

[ENDURO ■ CROSS ■ TRIAL ■ RAIDS]

MOTO verano



**TEST DAKAR
SHERCO SFR 450
SANTOLINO**



■ CROSS

- » HONDA CRF 450
- » BETA CR 125 (CLÁSICA)

■ ENDURO

- » STARK VARG EX
- » ALFER 250 (CLÁSICA)

■ ACCESORIOS

- » KIT MOTOR
METRAKIT MK X

**ALFER
YR 125**

COMPARATIVA CROSS MX2

- » HONDA
CRF 250
- » TRIUMPH
TF 250X



IMPULS

ENTREVISTA MANUEL LETTENBICHLER > ACCESORIOS ANTIRROBOS
SECRETOS TRIUMPH RACING FACILITY > HISTORIAS TÍTULOS ENDUROGP

Nº 546 EDICIÓN 10 2024





EDICIÓN ESPECIAL

TRANSALP SP



CON ADRENALINA DE SERIE.

Disfruta de la Edición Especial Transalp SP. Tan increíble como la Transalp, pero con un **diseño único** con **adhesivos rugosos** de alta calidad, **tubos protectores superiores e inferiores**, **cubre cárter de aluminio** y, sí, mucha adrenalina de serie, para que te diviertas como nunca.

**PROMOCIÓN
EXCLUSIVA**

Transalp SP **10.300€**
Transalp SP 35 kW **9.900€** (carnet A2)

Descúbrela en tu Concesionario Oficial Honda o en honda.es.

Edición Especial Honda Transalp SP2024: 10.300€ y Edición Especial Honda Transalp SP2024 35kW: 9.900€, incluyendo descuento promocional. Oferta válida para unidades limitadas en stock matriculadas en el mes. Disponible sólo en la Red de Concesionarios Oficiales Honda en Península y Baleares. La motocicleta de la imagen muestra accesorios opcionales.

SUMARIO

Nº 546 ■ EDICIÓN 10 2024 ■ 4,50 €

20 TEST XL CROSS.

Honda CRF 450 '25.

28 COMPARATIVA MX2.

Honda CRF & Triumph TFX 250.

38 TEST XL ENDURO.

Alfer YR 125. Campeona de España.

46 TEST DAKAR.

Sherco SFR 450 Santolino.

54 TEST ACCESORIOS.

Kit motor Metrakit MK X 85.

58 NOVEDADES 2025.

Stark Varg EX enduro.

60 AVENTURAS VERDES.

Escandinavia en moto trail.

68 VISITA VERDE.

Triumph Factory Racing Facility en Estados Unidos.

72 TEST ACCESORIOS.

Casco FLY Racing Formula S.

74 EQUIPAMIENTO VERDE.

Gama Fox Adventure.

78 ACCESORIOS VERDES.

Antirrobo.

86 ENTREVISTA ENDURO.

Manuel Lettenbichler.

90 EN IMAGEN ENDURO.

Campeonato de España 2024.

92 EN IMAGEN TRIAL.

Campeonato de España 2024,

94 EN IMAGEN ENDURO.

Enduroc 2024.

98 TEST HISTÓRICO CROSS.

Beta CR 125 2001.

102 HISTORIAS VERDES.

Campeones Scratch Enduro GP.

20 HONDA CRF 450 '2025

Muchos cambios, sobre todo en la parte ciclo, la hacen mucho más efectiva.

ZONA VIP

4 Moto Verdazo.
10 Onda verde Mix.
106 Onda verde Racing.
112 Conexión.

114 Observatorio.
116 Sí a la Moto Verde.
118 Segunda mano.
KTM 250 EXC-F 2021

120 Clásicas.
Alfer GR 250 1985.
122 Next/staff.



MOTOVERDAZO





HIMALAYAN ELECTRICA

Royal Enfield investiga en el entorno de la electrificación. Como moto de test tiene esta Himalayan dotada de propulsor Stark y de dos baterías Stark, marca con la que tiene un convenio de colaboración y a la que Royal aporta varios millones de euros por ello. Está dotada de componentes como suspensión Öhlins electrónica, instrumentación tablet, modos de conducción, marcha atrás, arranque en pendiente, control de descenso... No está prevista su producción, de momento, y seguirá siendo un proto de trabajo y desarrollo para su nueva marca de motos eléctricas Flying Flea.



MOTO VERDAZO



ADIÓS, LEYENDA

Cristóbal Guerrero dice adiós como piloto profesional siendo la de 2024 su última temporada de su carrera deportiva tras 32 años compitiendo. A sus 40 años, con una exitosa y excepcional trayectoria, el de Ronda, Málaga, cierra una etapa. En 2005 se proclamó Campeón del Mundo Enduro Junior y atesora 10 títulos nacionales de enduro; 2 Scratch, otros 2 en E1, 5 en E2, y 1 en E3. Ha ganado 3 Basella Race (2018, 2023 y 2024), y 1 EnduROC (2018). Y conquistó con el Equipo Nacional RFME el Junior Trophy en los Seis Días Internacionales de Enduro (ISDE) de 2007 celebrados en La Serena, Chile. Ha competido con Gas Gas, KTM, Yamaha, Beta... También su hermano Víctor ha anunciado que lo deja, cerrando su etapa como piloto tras 25 años en competición.





ENDUREROS

¿Os suenan sus caras? Sin duda que sí pero, seguramente, os choca verlos fuera de los circuitos de asfalto y metidos en el barro y la tierra de los recorridos de enduro. Efectivamente tanto Pedro Acosta como Carlos Checa son confesos endureros. Además, ambos han participado en la edición 2024 del Enduroc en Les Comes, Suria, Barcelona.



ONDA VERDE

NOVEDADES ✖ MARCAS ✖ HECHOS ✖ ASPECTOS ✖ BAZAR ✖ TRUCOS ✖ AVENTURA ✖ QUAD



KTM SXF 2025 FACTORY EDITION

■ ■ ■ Puntuales como cada mes de diciembre y antes del inicio de la campaña americana de supercross, KTM presenta las versiones Factory Edition de sus modelos SXF 450 y 250 de cross. A diferencia de otras temporadas, esta vez las monturas austriacas no presentan cambios estructurales frente a los modelos estándar 2025 que se encuentran actualmente en los concesionarios, salvo un mapa de motor ligeramente modificado.

Así su encanto radica en su decoración especial, a imagen de las motos oficiales del AMA SuperMotocross. En el caso de la SXF 450 Factory Edition, se puede escoger entre el dorsal 4

(Chase Sexton) o el 7 (Aaron Plessinger), mientras que la SXF 250 viene con 1 en honor al título de la Costa Este logrado por Tom Vialle en 2024. Además, equipan un set de accesorios de lo más elaborado: silenciador de escape Akrapovic en titanio; sistema de conectividad CUO para modificar los mapas del motor y disfrutar de adquisición de datos; ruedas KTM PowerParts; cubrecárter plástico; puños ODI en color gris; tapa de embrague Hinson; tijas KTM PowerParts; funda de asiento Sella Dalla Valle; dispositivo de salidas; protector de disco delantero y corona de transmisión en aluminio.

Inf.: ktm.com



Motocross virtual

La nueva moto de cross de la marca Triumph se incorpora también a los videojuegos. Pero, lo más singular, es que no lo hace en algún título específico de motocross y supercross de los ya existentes, sino que lo hace en la nueva entrega de la saga de bélica, Call Of Duty Warzone. Gracias a la colaboración de la marca de Hinckley con los desarrolladores del juego, será posible pilotar la TF 250X en algunas misiones para escapar de los peligros por terrenos accidentados. Más allá de lo anecdótico, no deja de ser otra estrategia para dar a conocer a la marca entre el público juvenil.

ACUERDO





Regalos Yamaha

Ahora que se acercan las fechas navideñas y los días de hacer regalos a nuestros seres queridos, no es mala idea recurrir a las propuestas de merchandising de las diferentes marcas para obsequiar con pasión motera. La firma Yamaha propone una buena lista de prendas casuales como camisetas, sudaderas, chaquetas y abrigos, disponibles en versiones y tallas para todos los miembros de la casa, desde los más pequeños hasta los más mayores. Tampoco faltan artículos prácticos en el día a día como paraguas, toallas, mantas, llaveros, bolsas, cantimploras, mochilas, carteras... Sin olvidar, las prendas técnicas para renovar el equipamiento de cara al próximo curso crossero, endurero o aventurero.

Inf.: yamaha-motor.eu

Mitas & Sherco

El fabricante de neumáticos Mitas anuncia su nuevo acuerdo de colaboración como proveedor de equipamiento oficial para el mercado de Enduro, embarcándose en su primera aventura conjunta con el renombrado fabricante francés de motocicletas Sherco. La versión Super del neumático Terra Force-EF de Mitas, expresamente diseñado para en un enduro de ritmo elevado como el que practica en las cronos de las competiciones, seleccionado como equipamiento original para los modelos Sherco Racing 2025 (SE 300 2T y SEF 300 4T), gracias a sus inmejorables prestaciones y a su duro comportamiento en cualquier terreno.

Editorial

Santiago Ayala [Director]

MOTIVOS DE ESPERANZA

Final del 2024 e inicio del 2025, momento siempre de recapitular lo vivido y de tener vista a lo que viene. Nunca seremos perfectos, pero siempre podemos mejorar y tendremos oportunidades para ello. A todos os transmito esa idea de felicitarnos por esas cosas que en este año luchasteis pero que quizá nadie vio pero que tenéis esas pequeñas victorias que solo vosotros sabéis lo que os costaron y, seguramente, habéis celebrado en silencio. Ya sabéis, y si no os lo recuerdo, que para ser felices hay que prescindir de un par de temas: el recuerdo de un mal pasado y el temor de un mal futuro.

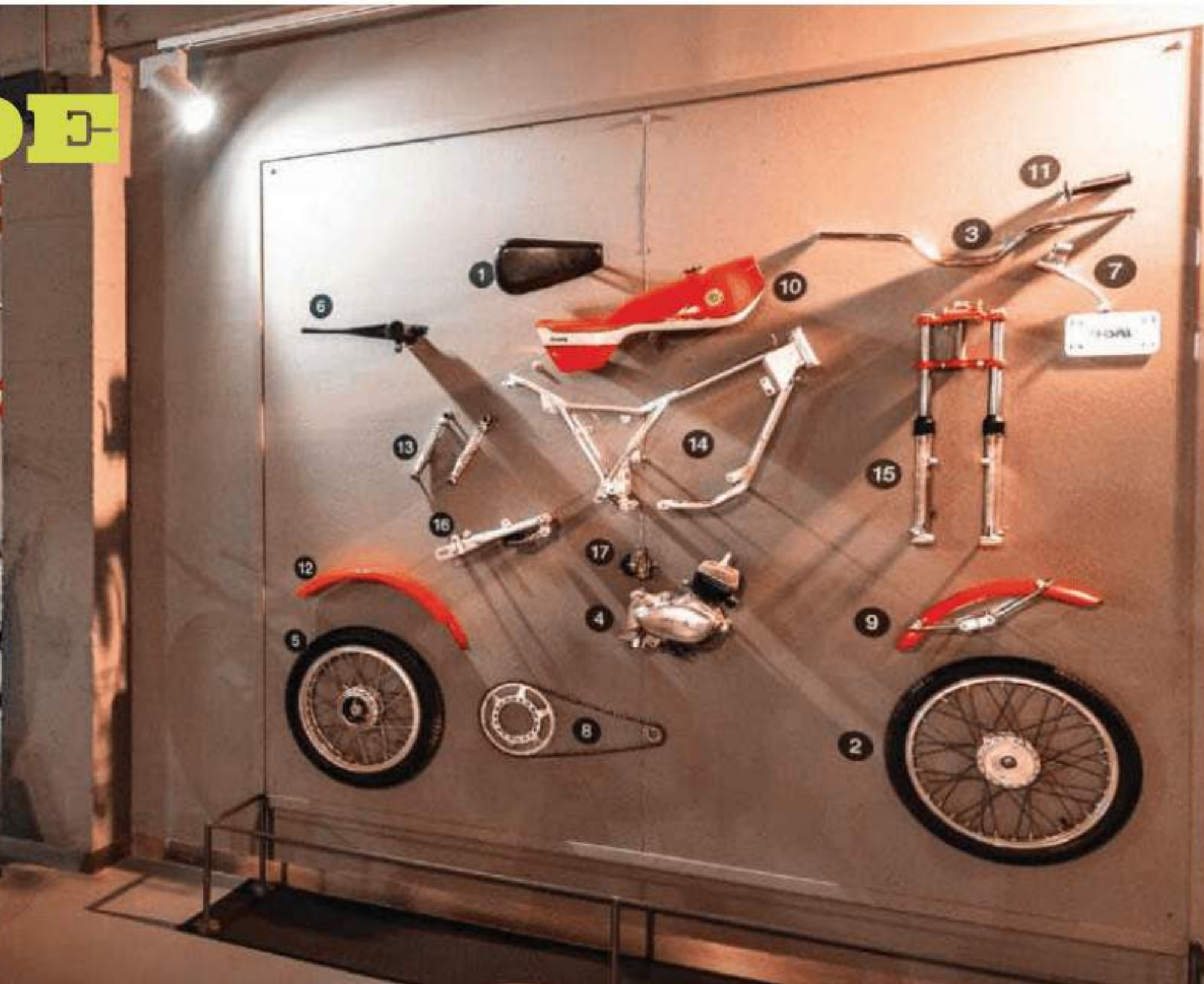
De momento hay motivos de esperanza para un futuro óptimo en 2025 aun habiendo tenido momentos muy complicados en 2024 como los vividos con la DANA en la zona de Levante y Castilla La Mancha, recordando siempre a los que el agua se llevó y cuya memoria se mantiene viva entre nosotros. Año duro para marcas como KTM con la crisis que vive el grupo, junto a Husqvarna, GASGAS, MV Agusta... de la que estamos muy pendientes por el impacto que tenga en la propia empresa, pero también en el sector del off road donde las marcas producidas en Austria son la referencia en el enduro y punteras en el cross, también en el trial. Nada bueno lo que están viviendo y pienso, sobre todo, en los afectados por los despidos, en aquellos empleados y concesionarios que tienen un presente complicado y futuro por descubrir. Curiosamente Stefan Pierer, el gran "capo" de KTM, es un experto en reflotar empresas en crisis y así lo hizo con la marca cuanto tomo sus riendas en 1992 y la relanzó hasta



"LO QUE ESTÁ DESTINADO A SER SIEMPRE ENCONTRARÁ UN CAMINO"

¡FELIZ 2025!

convertirla en marca estrella. Ahora el "toro" le ha pillado al propio Pierer y tendrá que saber lidiarlo con la experiencia que tiene y su maestría en estas lides. Nunca nos alegraremos del mal ajeno y, mucho menos, de la marca que ha impulsado sobremanera en los últimos años el universo off road tanto en los concesionarios como en las carreras. Ojalá resuelvan su situación. Adiós a un 2024 que en lo deportivo ha sido memorable para España habiendo ganado, por vez primera, todos los títulos importantes en moto de campo: Enduro GP (Josep García), MXGP (Jorge Prado), Trial GP (Toni Bou), además del Mundial de Enduro Women de Mireia Badía. Algo que, probablemente no se vuelva a repetir y, por eso, hay que disfrutarlo de forma especial en este momento. ¡FELIZ 2025!



MUSEO MOTO BASELLA

El Museo Moto Bassella ha reabierto tras una completa renovación, ofreciendo una nueva exposición que abarca la evolución de las motocicletas desde 1902 hasta hoy. Los visitantes pueden disfrutar de diversas salas que incluyen modelos emblemáticos, un cine antiguo con escenas icónicas y photocalls divertidos. La primera planta presenta cinco ámbitos históricos, desde los pioneros hasta la era moderna, destacando marcas y modelos significativos. En la planta baja, el "Motorcycle Lab" ofrece un enfoque en la competición y la tecnología, con un taller visible y actividades para niños. Sin duda, es un lugar fascinante para los amantes de las motos off road clásicas.

SIDI CROSSAIR X



619
EUROS

Las Sidi Crossair X ofrecen un excelente nivel de seguridad y flexibilidad. Están fabricadas en microfibra, con protecciones la parte frontal y la trasera, así como cuatro cierres ajustables. La estructura de tobillo reforzada en fibra de vidrio y el sistema de control de flexión en 3 puntos brindan soporte y protección contra lesiones. La nueva suela busca un alto compromiso entre agarre y durabilidad. Además, las botas Crossair X tienen un interior transpirable, zonas de agarre en la cara interior para un control total de la moto y una protección del metatarso desmontable y reemplazable.

Inf.: corver.es

Abrigo interior

Wunderlich propone una buena oferta de prendas interiores térmicas para soportar los rigores del invierno sin prescindir de la moto. La colección M-Fleece consta de pantalón y camisa, por un precio de 49,90 € cada prenda (se venden por separado). Ambas recurren a una microfibra de tacto suave que asegura un excelente aislamiento sin incurrir en un exceso de peso. El material también se seca muy rápido después de lavarlo y tiene un acabado que inhibe los olores. La parte superior es de tipo camisa, por lo que incluye cremallera termosellada. El material Oeko-Tex Standard tiene cualidades "anti-pilling", por lo que no se general bolitas de tejido.

Inf.: wunderlich.de



100
EUROS



Bolsas Giant Loop

La reconocida marca estadounidense Giant Loop, pionera en sistemas de equipaje blando para motocicletas, ha llegado a Mundo Talio. Con más de 15 años liderando el diseño y fabricación de soluciones para los riders más aventureros, Giant Loop se ha consolidado como una referencia global en el mundo del motociclismo de aventura. Sus bolsas destacan por ser más ligeras y versátiles que las opciones rígidas tradicionales. También posibilita una distribución de peso más equilibrada al amoldarse a la carga y no tener que soportar la masa extra del continente. El catálogo de Giant Loop incluye alforjas, sobredepósitos y mochilas diseñadas para adaptarse a una amplia variedad de motos, desde enduro ligeras hasta adventure touring de gran cilindrada. Con esta filosofía, Giant Loop busca ayudar a los motoristas a viajar ligeros y centrarse en lo esencial, optimizando su experiencia de aventura

Inf.: talio.net



HUSQVARNA EE 5

La nueva Husqvarna EE 5 destaca por su motor refrigerado por agua. La altura puede reducirse de 674 mm a 626 mm, para que se pueda reajustar la altura a medida que la criatura crece. Las suspensiones WP ofrecen personalización con un amortiguador regulable y una horquilla WP AER de ajuste neumático. Además, cuenta con componentes de alta calidad, como frenos de disco hidráulicos, un chasis resistente de acero al cromo-molibdeno y neumáticos MAXXIS, garantizando una experiencia excepcional en pista.

Inf.: husqvarna-motorcycles.com

Trucos verdes

Por J. M. Torres-Acero

REPARAR CABLE

Bien porque se ha roto el cable justo ahí en la zona de la cabecilla, o por que el de recambio resulta largo, reconstruir la cabecilla del cable en el punto exacto resulta posible. Primero hemos de cortar la zona dañada para sanearla bien y dejarla en óptimo estado. Tened en cuenta que si



utilizamos el cable original se nos quedará corto. Pero si no tenemos otro podremos, para salir del paso, acortando los centímetros necesarios su camisa. Algo que podemos hacer sin problemas pues generalmente va muy sobrada de longitud dicha camisa.

DESTRENZANDO

Una vez determinada la longitud precisa que necesitamos en nuestra moto, doblaremos unos milímetros el trenzado como os mostramos en la foto. Lo doblamos hacia atrás montándolo sobre el cable para obtener un resalte en él.

Ahí enrollaremos unos centímetros de hilo fuerte de coser, cómo podéis observar, hasta obtener un



resalte de similar proporción que la cabecilla original. Apretad bien el hilo y tensadlo para que la fuerza del cable metálico doblado no le lleve a desdoblarse y soltarse. Importante es que el hilo que utilizéis sea resistente y que aguante bien cierta tensión de apriete.

SÚPER GLUE

Seguidamente aplicaremos al apaño unas gotas de pegamento tipo "Súper Glue" de cianocrilato para que no se nos deshaga el tramo hilado. Lo dejamos secar, sin prisa, y ya está listo para hacer su trabajo. Una vez insertado en su ranura de la campana del carburador y colocado todo habremos terminado. Esta es una reparación provisional para salir del paso en caso de apuro,



como muchos de los trucos que os enseñamos. Lo suyo es poner un cable nuevo de su medida en cuanto podamos. No recomendamos utilizar este truco en cables de freno o embrague, ya que sus cabecillas han de aguantar mucha más fuerza y, si fallase, es un tema de seguridad.

ONDA VERDE

KTM 85 SX

La KTM 85 SX 2025 presenta mejoras significativas en su diseño y rendimiento. Con un nuevo chasis de acero al cromo molibdeno, subchasis de aluminio y basculante optimizado, la motocicleta reduce su peso y mejora su estabilidad. La geometría ha sido modificada con una columna de dirección medio grado más abierta y un ángulo de giro ampliado, proporcionando mayor control. La suspensión WP XACT, con recorrido reducido -centro de gravedad más bajo- y componentes actualizados, ofrece una respuesta más sensible. El motor ha sido refinado para incrementar la potencia en rangos bajos y medios, incorporando nuevos elementos como culata, bujía y escape. La carrocería, completamente renovada, refleja un diseño más estilizado y aerodinámico, manteniendo la esencia de la gama KTM SX y orientada a pilotos jóvenes con ambiciones competitivas.

Inf.: [ktm.com](https://www.ktm.com)



INTERCOMUNICADOR LS2 SPECTRUM

Spectrum es el nombre del nuevo intercomunicador que lanzan en conjunto LS2 y Midland. Un dispositivo que destaca por su versatilidad, pues se adapta cualquier casco de LS2. Gracias a su tecnología de inteligencia artificial, permite la conexión simultánea de hasta 4 usuarios, tiene un alcance de 1.000 metros y garantiza una autonomía de más de 20 horas de conversación activa. También presenta el innovador diseño SSF (Slim, Strong & Flexible), que asegura una larga vida útil, gracias a su vez a su sistema de protección impermeable IP67, para un uso seguro ante cualquier condición meteorológica. Además, el LS2 Spectrum ofrece una experiencia acústica inmejorable, a través de su función Share Music y, especialmente, de sus auriculares de alta definición de 40 mm de RCF. El intercomunicador LS2 Spectrum, que utiliza el estándar Universal Communication Solution, para la comunicación entre dispositivos de distintos fabricantes, estará disponible en primavera de 2025, por un precio de 159 €.

Inf.: [ls2helmets.com](https://www.ls2helmets.com)

159
EUROS



ATLAS BRACE



Atlas es una de las pocas marcas especializadas en collarines cervicales para motos de campo. La firma canadiense sigue presente en nuestro país gracias a la empresa Racing Support, que propone soluciones para usuarios de diferentes edades y presupuestos. El modelo Air Lite (269 €) sigue siendo su collarín más elaborado, que destaca por los apoyos frontales sobre el pecho para dispersar la energía del impacto y no concentrarla en el esternón. La parte trasera es abierta para dar mayor flexibilidad a la estructura en caso de que el impacto sea en el lado izquierdo o el derecho. Bajo este mismo esquema se fabrica el Atlas Prodigy (249 €), pensado para usuarios adolescentes, mientras que la Atlas Vision (199 €) es una versión más ligera y compacta que procura un mayor libertad de movimientos.

Inf.: racing-support.com



Equipamiento infantil

Fly Racing ofrece un completo equipo de motocross para jóvenes pilotos. El conjunto incluye un casco Kinetic Youth (149,96 €) con calota ligera y ventilación mejorada, gafas Focus Youth (34,94 €) de policarbonato con amplio campo visual, camiseta Kinetic Youth (39,95 €) multipanel transpirable, pantalones Kinetic Youth 900D con sistema BOA -por un precio de 159,95 €- y guantes (34,94 €) elásticos con refuerzos. Cada prenda destaca por su diseño técnico, funcionalidad y comodidad, adaptándose a diferentes tallas y estilos. También hay que aplaudir que la oferta de colores sea la misma que la de las prendas para adultos.

Inf.: mybihr.com

PETO ACERBIS

El P035 L2 S de Acerbis es un protector corporal ligero, con certificado CE y de compacto diseño. Se adapta a diferentes tipos de cuerpo gracias a correas de hombros y cintura ajustables, proporcionando protección y libertad de movimiento. Cuenta con placas de plástico ventiladas fijadas sobre bioespuma suave. Incluye acolchado interior extraíble y ventilado, con opciones de uso con o sin hombreras. Las características principales son protectores de espalda y pecho certificados nivel 2, protectores de hombros nivel 1, cierre con ganchos plásticos y ajustes elásticos con velcro.

Inf.: acerbis.com



[OFERTA DEL MES]

¿QUÉ? Bidón Bihr de llenado rápido.

¿CUÁNTO? 49 € (10 litros),
71 € (20 litros).

¿DÓNDE? Bihr.

¿CÓMO? mybihr.com



[LONG TEST]

CONJUNTO EVOLUTION DST

El Evolution DST es el conjunto técnico de categoría premium de la marca Fly Racing, desarrollado en plena competición y pensado para los pilotos que buscan máximos estándares de movilidad, ventilación, precisión de ajuste y sensación de ligereza.

La camiseta presenta una construcción multipanel de perfil bajo y malla completa en la espalda. Los paneles de Lycra multidireccionales en cuello y hombros, junto a las aberturas sin puño, garantizan máxima movilidad. Su confección sin costuras en las axilas y con un panel continuo de malla elástica previene irritaciones. El ajuste ergonómico, pensado específicamente para la posición de conducción, incluye brazos entallados y una parte trasera con estampado de silicona para mantener la prenda en su sitio.

Los pantalones presentan una innovadora tecnología DST con tejido HEX-Stretch de cuatro direcciones que garantiza máxima movilidad y durabilidad. La construcción incorpora paneles de cuero con costuras de Kevlar

resistentes al calor, malla transpirable y forro de Lycra para incrementar la comodidad. La rodilla ergonómica preformada se adapta a distintas protecciones.

El sistema de ajuste BOA permite un microajuste rápido, y nos parece sin duda el punto fuerte de este equipamiento pues permite un ajuste en la cintura excelente.

El asiento flotante 900D, rodeado de material HEX-Stretch, permite movimientos naturales, y un sistema de bloqueo de cremallera garantiza seguridad y cierre eficaz. La ventilación, lograda mediante malla elástica estratégica y perforaciones láser, completa un diseño técnico pensado para máximo rendimiento.



EFFECTIVIDAD DEL SISTEMA BOA

CONJUNTO DE VERANO Y NO DE INVIERNO



DATA

Precio: camiseta, 69,95 €; pantalón, 219,95 €.

Tallas: S a XL (camiseta) y 28 a 36 (pantalón).

Colores: 6 combinaciones con 3 gráficas diferentes.

Info: mybihr.com

MUÑEQUERA LEATT 5.5

Quizá muchos desconozcan este artículo de protección, pero Leatt también contempla en su extenso catálogo esta muñequera articulada para motoristas que combina soporte y comodidad. Su construcción de matriz rígida incluye varillas de flexión intercambiables que permiten personalizar el nivel de rigidez, junto con un sistema de fijación ATOP que garantiza un ajuste seguro. Con un forro de neopreno en dos secciones, correa elástica y diseño de dos dedos, reduce la fatiga muscular y mejora la ergonomía. Está disponible en dos tallas (S/M y L/XL) e incluye un kit de almohadillas de repuesto, ofrece una solución integral para prevenir lesiones en deportes de alto rendimiento, todo con un embalaje reciclable y sin plástico. Su precio se sitúa en 219 euros.

Inf.: leatt.es



219
EUROS





[RINCÓN DE LA SUSPENSIÓN]

Enviad vuestras consultas a motoverde@slib.es

Juan Martínez [General Mánager Andreani-MHS]

Es curioso cómo los soportes del motor pueden afectar tanto al comportamiento de la moto. ¿Cómo influye a la suspensión?

El nivel de personalización de las motos off road ha crecido. Es esencial para un buen y efectivo pilotaje la correcta transmisión de la información generada desde los neumáticos hasta las manos del piloto. Entre estos dos puntos existen infinidad de componentes que absorben o amplifican las deformaciones de las ruedas y como consecuencia las sensaciones del terreno. Todos los componentes de esta cadena de información están sujetos a fuerzas que favorecen su deformación. Los soportes de motor son uno de ellos, en función de cuanto rígidos sean afectarán a la rigidez torsional del chasis o a la transmisión de vibraciones obligando al resto de componentes a deformarse mas o menos, entre ellos

las suspensiones. Un soporte de motor cambia las sensaciones que percibe el piloto respecto a sus suspensiones, en algunos casos habrá que modificarlas. Consiguiendo la rigidez adecuada mejorará las sensaciones percibidas por el piloto ayudándole a marcar diferencias.

¿Qué te parece que ahora las 250 y 450 off road compartan mismo chasis y casi mismas suspensiones?

Unificar los componentes responde a un interés de las marcas de optimizar los recursos dedicados a los desarrollos y fabricación de las motos. Esta estandarización de componentes favorece la pérdida de la esencia propia de cada una de las categorías en origen. Es decir, se aceptan los compromisos de producción entendiendo que cada usuario acabará personalizando a su necesidad la propia moto. Conceptualmente una

250 es una moto mas ligera, con diferentes prestaciones de motor que te permitirá hacer algunas cosas que no será posible con una 450 y al revés esas mismas diferencias te permitirán hacer cosas no posibles con una 250. Como ejemplo una característica que afecta al comportamiento dinámico de la moto es la posición del centro de gravedad. Cuanto mas alto sea la tendencia a levantar la rueda delantera será más elevada. Las diferencias de construcción del motor pueden hacer diferencias sensibles en esta posición. Los fabricantes cada vez tienen más en consideración la optimización de costes y tienden a convertir en comunes el máximo de piezas posibles entre categorías siempre y cuando cumplan con un compromiso adecuado de rendimiento. Este efecto hace que cada día mas la personalización de tu moto a tu uso sea más necesario.

Andreani
MHS

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

HUSQVARNA FACTORY EDITION

Husqvarna Mobility lanza las motocicletas FC 250 y FC 450 Factory Edition 2025, diseñadas con gráficos del equipo Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing y componentes de alta tecnología que garantizan un rendimiento superior y personalizable. Equipadas con tecnología avanzada, como la Unidad de Conectividad Offroad (CUO) y un sensor GPS, estas motos permiten ajustar mapas de motor, freno motor y controles de tracción a través de la app Ride Husqvarna Motorcycles. La app incluye análisis de trazadas y tiempos en circuito mediante software LITPro, además de configuraciones optimizadas de suspensiones WP.

Ambos modelos destacan por su durabilidad y rendimiento, con llantas Factory Racing, neumáticos Dunlop GEOMAX MX34 y un subchasis híbrido de aluminio y poliamida. Incorporan innovaciones como el silenciador FMF Racing Factory 4.1, tapa de embrague Rekluse y protecciones de fibra de carbono.

Disponibles a inicios de 2025.

Inf.: husqvarna-motorcycles.com



GASGAS MC-E5



GASGAS ha renovado su MC-E5, entre cuyas las principales novedades destaca la adopción de refrigeración líquida, que posibilita un rendimiento más constante a su motor de 5 kW y un mejor aprovechamiento de la batería de 907 Wh, que ahora ofrece una autonomía de dos horas para usuarios principiantes y de treinta minutos para chavales experimentados. El cargador incluido permite reponer hasta un 80 % de su autonomía en 45 minutos. El cuadro de instrumentos permite escoger uno de los seis modos de potencia. El renovado chasis cuenta con un amortiguador reposicionado, en favor un mejor comportamiento y confort. La suspensiones WP son regulables en ambos ejes, mientras que frenos recurren a sistemas hidráulicos de disco delante y detrás. El nuevo manillar Neken, los puños ODI y los neumáticos Maxxis MX-ST son otras de sus características, sin olvidar una nueva carrocería a imagen de las GASGAS MC grandes. La MC-E5 2025 ya está disponible en los concesionarios por un precio de 6.935 euros.

Inf.: gasgas.com

[OFERTA DEL MES]

¿QUÉ? Sidi Crossfire 3. Verde militar (tallas 42 y 44).

¿CUÁNTO? 407 euros.

¿DÓNDE? Corver.

¿CÓMO? www.corver.es / 93 638 38 60



407 EUROS



Desembarco indio

Bajaj Auto, fabricante indio con 21 millones de unidades vendidas y que se dio a conocer a raíz de acuerdos con marcas como KTM y Triumph, inicia su expansión en la España a través del Grupo UMA. Planea alcanzar 45 puntos de venta, incluyendo una tienda exclusiva en Barcelona. Por ahora se presenta con dos modelos de carretera (Pulsar 125 y Dominar 400) pero contempla futuras incorporaciones de motos eléctricas.



Nunca se acaba de aprender en la moto de campo. Para saber más y mejorar la conducción, de cualquier modalidad, escoged escuela y recibid doctas lecciones.

[DÓNDE APRENDER]

Centro	Localidad	Provincia	Descripción	Precio	Contacto
Barragán Training	Madrid	Madrid	Cross	N.D.	664 274 183
Bassella	Bassella	Lérida	Enduro	99 €/día	www.bassella.com
D.Hernández	Ametlla	Barcelona	MX individuales	N.D.	www.danyhernandez.cat
Dany Rodríguez	San Esteban de Gornaz	Soria	Cross	Consultar	617 648 284
Enduropark	Aras	Valencia	Trail	175 euros	www.enduropark.es
Enduro School	Barcelona	Barcelona	Enduro	N.D.	645 334 119
Garrido R. School	Verín/Orihuela	Orense/Alicante	MX y SX	Consultar	www.adriangarrido.com
Jordi Pascuet	La Bastida	Lérida	Trial/Enduro	Consultar	www.pascuetoffcenter.com
Las Arenas	Malpartida	Cáceres	End,MX, trial	N.D.	mclasarenas@hotmail.es
Mecatecno Park	Sant Feliu	Barcelona	Trial	Consultar	info@quantyaparc.cat
Miki Arpa	Vulpellac	Gerona	Enduro	500 euros	www.mikiarpa.com
MNilssonT	Madrid	Madrid	Cross	Consultar	www.nilssontraining.com
MX Academy	Quintana	Burgos	Cross	50/80 euros	motocrossacademy.com
MX Coach	Madrid	Madrid	End,MX, trial	600 euros	www.mxcoach.es
MX Joan Gros	Vallgorgina	Barcelona	Cross	500 euros	www.joancros.com
MX Puigdemont	Bescano	Gerona	Enduro	Consultar	www.soloenduro.com
Oliva MX School	Alforja	Tarragona	Cross	450 euros	635 25 13 35
Personal Enduro	Guadalajara	Guadalajara	Enduro/XCountry	Consultar	www.personalenduro.com
Polea Camp	Cunit	Tarragona	Cross	500 euros	www.poleacamp.com
MX School Granada	Granada	Granada	Cross	N.D.	678 268 641
Escuela Can Taulé	Suria	Barcelona	MX, End., Infantil	N.D.	www.clubamvt.cat
Casco Rojo	Valencia	Valencia	Off Road, Asfalto	100€/mes	www.cascorojo.com

NUEVO MODELO 2025

9750€

Crédito MGT - Photo Ebbelauer



2 TIEMPOS

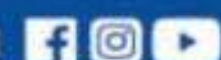
300 SE RACING

ENTREGADA CON

- › HORQUILLA Y AMORTIGUADORES KAYABA
- › ARRANQUE ELÉCTRICO
- › ESCAPE SPES
- › LLANTAS EXCEL

SHERCO

SHERCO.COM



HONDA CRF 450 10.500 €

ATRACCIÓN

Los técnicos japoneses de Honda han trabajado de forma concisa en su nueva CRF 450. Unos cambios que van más allá de una nueva carrocería de diseño más estilizado, sino que también incrementan la capacidad de atracción de la montura roja gracias a un comportamiento dinámico más natural y equilibrado.

La versión 2025 de la mayor de la gama Honda de motocross es un buen ejemplo de que, en ocasiones, y refiriéndonos a la evolución técnica de una moto, menos es más.

Resulta que la actual generación de la CRF 450 data de 2021, por lo que parecía lógico pensar que cuatro años después fuera el momento de estrenar una nueva estructura. Pero los ingenieros de Honda han querido saltarse el orden establecido esta vez, y lejos de volver a partir prácticamente de una hoja en blanco, como sucedió en los modelos de 2013, 2017 y 2021, han sabido aprovechar gran parte de la versión anterior para realizar una serie de cambios concisos.

MÁS QUE UN RESTYLING

Cuando los aficionados contemplan la nueva CRF 450 muchos piensan que en Japón se han limitado a cambiar la carrocería y poco más.

Algo que tiene cierta lógica, pues es verdad que, en su exterior, y a simple vista, tanto el chasis, como el motor y los demás elementos son prácticamente iguales a los del modelo anterior -incluso los nuevos plásticos encajan en la CRF '24...-.

Ahora bien, el proceso de restyling realizado es más interno que externo, especialmente en lo que respecta al apartado ciclo, hasta el punto de que la marca expone que el chasis se ha renovado en un 70 %.

Los cambios no afectan tanto a la forma de las vigas ni a la geometría, sino que se trata de intervenciones concisas en soldaduras, refuerzos y espesor de material en zonas como la pipa de la dirección, la viga frontal, los tirante laterales y las vigas en la zona del basculante.

También se ha variado la ubicación del soporte del amortiguador, próximo al cual están ahora los soportes del subchasis, en una posición más atrasada que antes. La diferencia se ve con mucha claridad pues resulta que el nuevo chasis mantiene los soportes anteriores, incluso aunque ahora a ellos ya no se ancle nada...

Los cambios se traducen en un incremento del 4 % en cuanto a la rigidez vertical, en busca de una mayor estabilidad. Además, el nuevo subchasis consigue que los movimientos laterales de la parte trasera afecten a la rueda delantera en un 27 % menos que antes.

RIGIDEZ

El aumento de robustez se ha trasladado a otros elementos como las tijas, el eje de la dirección y el eje de la rueda delantera. También, a las bieletas, con los tirantes formando ahora una sola pieza, en lugar de ser dos bielitas separadas como antes. Esto supone un incremento de la rigidez del 11 % en la unión del basculante con el amortiguador y el chasis.

Las suspensiones mantienen el conocido material Showa, pero





RIVALES

KAWASAKI KX 450 10.649 €

La verde fue completamente renovada en 2024, y de cara a 2025 tan solo adopta nuevas pegatinas. Concuerda con la CRF en una entrega en bajos suave, aunque la KX se queda más justa de potencia arriba.



KTM 450 SXF 12.769 €

La 450 austriaca también adopta importantes cambios en 2025, en forma de un chasis menos rígido. La SXF destaca por su impresionante potencia que supera los 60 caballos.



YAMAHA YZF 450 10.499 €

La actual generación de la YZF 450 se estrenó en 2023, y de cara a 2025 presenta revisiones en las bieletas, las suspensiones y la electrónica. La azul destaca por su poderoso motor y una gran agilidad.





GRAN RELACIÓN ENTRE
PRESTACIONES Y
FACILIDAD DE USO



PUÑOS DE MANILLAR
OBSOLETOS
ACCESO AL FILTRO DE AIRE

ACCESIBILIDAD

La CRF 450 sigue siendo un ejemplo de la gran calidad de fabricación que se asocia a Honda, con tornillería de calidad, el perfecto guiado de los distintos cables y manguitos y detalles únicos como el depósito de gasolina en titanio y el protector de disco delantero. Un diseño que posibilita una accesibilidad mecánica intachable, aunque mejorable en lo que respecta al filtro de aire. Para acceder a la espuma, hace falta retirar el portanúmeros derecho y una segunda tapa que sella la "airbox", aunque el filtro sí que tiene un práctico sistema de fijación sin herramientas. El desmontaje de la segunda tapa y el de la rejilla metálica bajo el filtro aporta

un sonido más lleno y un tacto de acelerador más directo, aunque en el banco de potencia no hemos comprobado diferencias de rendimiento significativas. Recordad que la CRF 450 ofrece de serie tres mapas de motor y control de tracción con tres niveles, manipulables desde el mando izquierdo del manillar. También cuenta con control de lanzamiento, que se activa con el botón de arranque una vez que el motor está en marcha. En la moto japonesa desentonan algunos detalles como la cadena de transmisión (no reforzada) y los puños del manillar, que tienden a despegarse al poco de estrenarla, por lo que conviene asegurarlos con alambres. Detalles que sí vienen incluidos en la versión CRF 450 RWE (12.700 €), junto a un sistema de escape Yoshimura.



ampliamente renovado en su configuración interna para adaptarse a las nuevas características del chasis. Tanto el amortiguador como la horquilla reciben nuevos settings y retenes internos, aunque con la particularidad de que, si bien detrás se ha buscado reducir la fricción, delante se ha pretendido aumentarla.

Resulta que en la horquilla se ha perseguido un endurecimiento general para que no haya tanta transferencia de pesos, por lo que se ha recurrido a unos muelles principales más firmes, pero también se han endurecido los contramuelles de ambas barras.

En cuanto a los frenos, se han revisado los retenes de los pistones para obtener un comportamiento más estable

a altas temperaturas. Además, en la pinza delantera se han practicado unas marcas mecanizadas en el exterior, sin más función aparente que la de identificar esta "nueva" pinza de Nissin. Recordad que esta pieza fue estrenada hace un par de años, y destaca por su configuración asimétrica, al contar con un pistón de 27 mm y uno superior de 30 mm -mayor progresividad-.

Donde no ha habido tanto "restyling", ni por fuera ni por dentro, es en la planta motriz. El motor de la CRF 450 '25 se mantiene sin más cambios que un colector de escape más largo y una nueva caja del filtro. Ambas modificaciones tienen como objetivo reducir el nivel sonoro, conforme a las nuevas normativas de "fonos" que

entrenan en vigor en las competiciones FIM de cara a la campaña 2025.

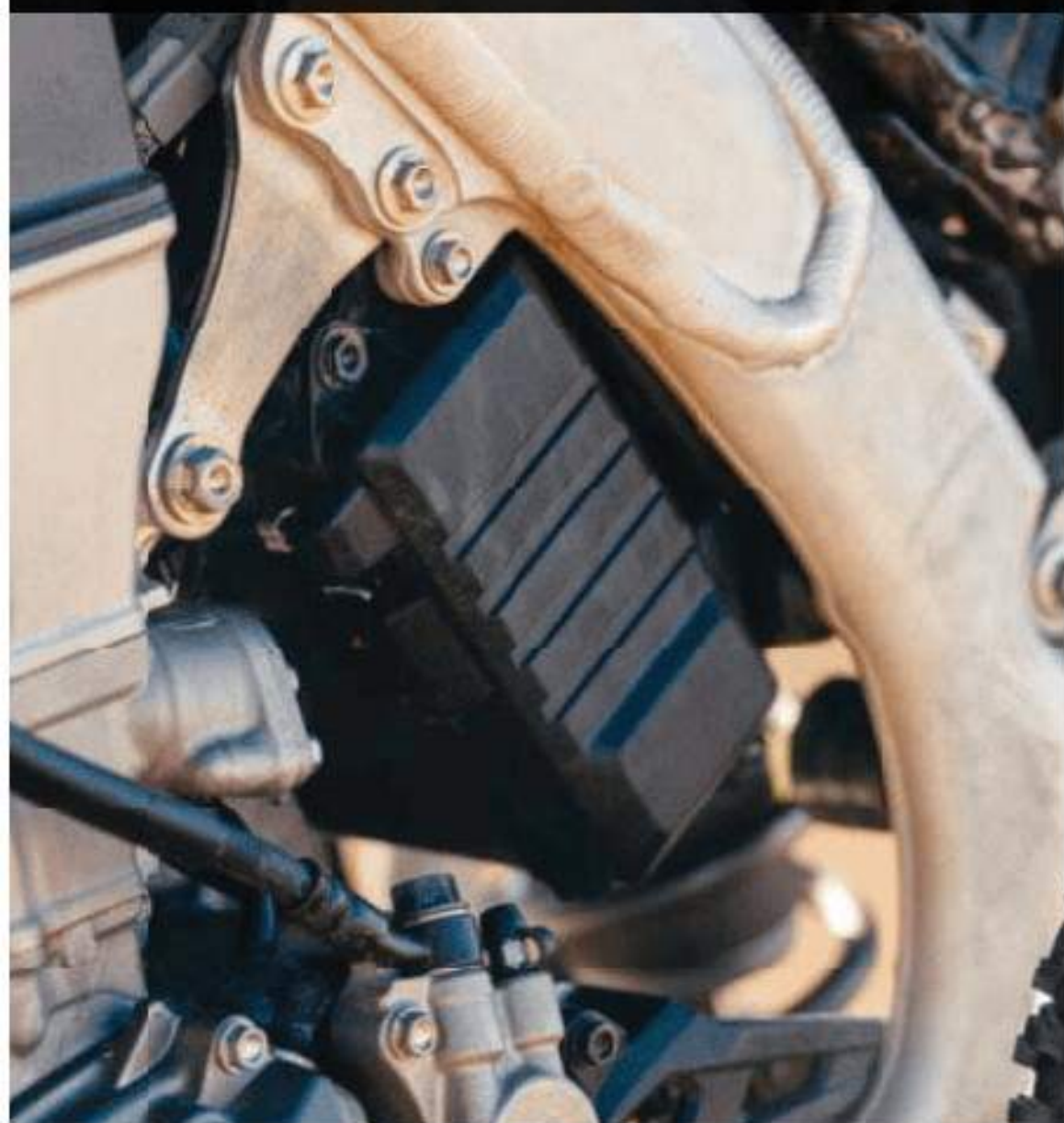
Fijaos si en Honda están concienciados con la reducción de esos 3 decibelios que bajo el portanúmeros izquierdo hay una segunda tapa que restringe considerablemente la entrada de aire hacia el filtro -y la salida de ruido-. Así, y para compensar todo ello, los técnicos japoneses han tenido que modificar el diseño de la propia "airbox" y también los ajustes de la inyección para combatir la pérdida de prestaciones.

Otra novedad interesante de la CRF 450 '25 es que en Honda han decidido comercializar también en Europa y en España la versión WE (Works Edition). Esta variante ya se venía ofreciendo en el mercado norteamericano en los últimos

HONDA CRF 450



❖ El botón azul sirve para escoger entre tres mapas de motor: estándar (1), suave (2) y agresivo (3). El verde, para activar el control de tracción y seleccionar los tres modos de intervención.



❖ Se mantiene la singular posición de la batería de arranque, ubicada entre el motor y la viga derecha del chasis, bajo esta tapa de plástico negro.



❖ El depósito de gasolina fabricado en titanio sigue siendo una de las señas de identidad de la Honda CRF. Ofrece una capacidad de 6,2 litros, que podría ser algo justa en circuitos de arena muy largos.

❖ Los cambios en el sistema de escape y la caja del filtro han logrado el objetivo de reducir el sonido, siendo la CRF 450 una moto de cross realmente silenciosa. Lo bueno es que no ha perdido nada de potencia.





✕ Otro elemento que ha cambiado de ubicación es la centralita de la inyección, ahora adosada al lateral de la caja del filtro. Aquí se aprecia la segunda tapa de la "airbox".



✕ Los nuevos aletines de la carrocería proponen un diseño de estilo un tanto "retro". Encajan sin problemas en el modelo anterior, como también los portanúmeros. El asiento también mantiene el mismo diseño aunque la espuma es más voluminosa que antes.

años, e incorpora una serie accesorios especiales como el conjunto de escape Yoshimura, la tapa de embrague Hinson, funda de asiento Throttlet Jockey y suspensiones Showa con tratamientos de fricción especiales en la horquilla y el amortiguador. Por si os interesa, sabed que el precio de la CRF 450 RWE se sitúa en 12.700 euros, unos dos mil quinientos más que la versión estándar.

EQUILIBRIO

La prueba de nuestra protagonista nos permite afirmar que, en su caso concreto, menos es claramente más. Las intervenciones concisas realizadas por los técnicos japoneses han permitido pulir los defectos de modelo anterior, pero sin tirar por la borda los aspectos positivos que también poseía.

Este desarrollo cauteloso se traduce en una evolución muy positiva, que desde luego nos parece mayor que las anteriores veces en las que la CRF 450 presentó una estructura totalmente renovada y de resultado inicial algo desconcertante. Además, la progresión de la MX1 roja la pudimos apreciar nitidamente, pues durante el tiempo en que tuvimos la Honda de pruebas 2025 siempre pudimos contrastar sensaciones con el modelo inmediatamente anterior.

El puesto de mandos es uno de los elementos que permanece casi inalterado, algo que aplaudimos pues la roja ofrece uno de los conjuntos más naturales y eficientes de su clase. Destaca sobre todo por su carrocería, siendo probablemente la 450 más fina del momento, y por un manillar de muy buenas características.

El asiento mantiene las formas de la pieza anterior, pero recurre a una espuma más voluminosa que se agradece al acumular horas y jornadas de uso -no se queda tan "fofo" como antes-. Algo, que no podemos decir de los puños del manillar, que nos siguen pareciendo demasiado anchos y duros, aunque lo "bueno" es que tienden a desprenderse a las pocas semanas de estrenar la moto, como si ellos mismos nos invitaran a cambiarlos...

Las posibles asperezas de la CRF 450 '25 desaparecen por completo una vez en marcha, y de una forma que hasta sorprende, sobre todo al recordar la rudeza de las versiones precedentes. En primer lugar, el chasis ofrece ahora un comportamiento más natural, obediente y neutro en todo momento.

Es como si se hubiera invertido la cadena de mando del conjunto piloto-moto-superficie, pues antes el chasis seguía las órdenes del terreno y era el piloto quien debía adaptarse a ellas; mientras que ahora el bastidor hace más caso al piloto y logra filtrar mejor las imposiciones del circuito.

Esto significa que la Honda ha ganado estabilidad y calma en la



FICHA TÉCNICA

HONDA CRF 450 '25

PRECIO: 10.500 €

MOTOR

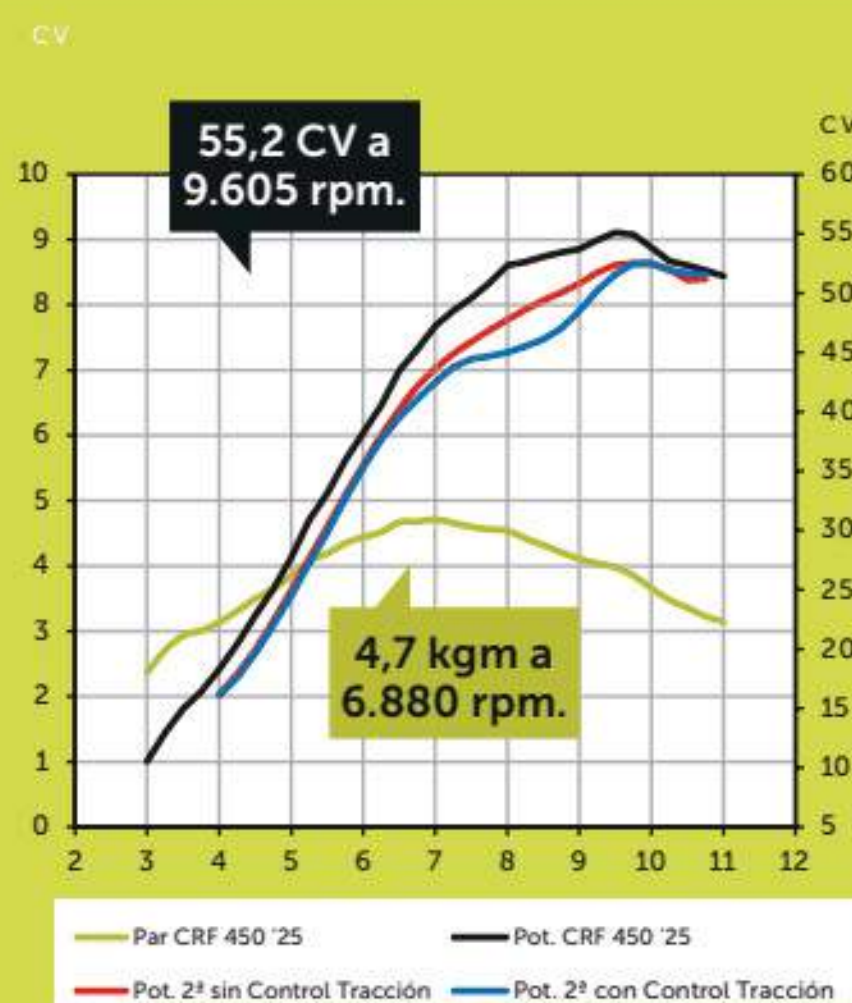
Tipo: 4T. **Nº de cilindros:** Uno. **Refri.:** Líquida. **Diámetro por carrera:** 96 x 62,1 mm. **Cilindrada total:** 449 cc. **Alimentación:** Inyección PGM-FI. **Encendido:** Electrónico. **Arranque:** Eléctrico. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Accionamiento hidráulico.** **Cambio:** 5 velocidades. **Transmisión primaria:** Engranajes. **Transmisión secundaria:** Cadena.

PARTE CICLO

Bastidor: Doble viga en aluminio. **Suspensión delantera:** Horquilla invertida Showa de 49 mm. **Recorrido:** 310 mm. **Suspensión trasera:** Monoamortiguador Showa. **Recorrido:** 310 mm. **Freno delantero:** Un disco de 260 mm. Bomba y pinza Nissin de dos pistones. **Freno trasero:** Un disco de 240 mm. Bomba y pinza Nissin de un pistón. **Llantas:** DID. **Neumáticos:** Dunlop MX33. **Delantero:** 80/100-21. **Trasero:** 120/80-19.

NUESTRAS MEDICIONES

Distancia ejes: 1.505 mm. **Altura de asiento:** 950 mm. **Distancia al suelo:** 345 mm. **Ancho máximo.:** 810 mm. **Depósito combus.:** 6,2 l. **Peso declarado (vacío/lleño):** 108 kg. / 113 kg. **Peso verificado (vacío/lleño):** 107 kg. / 111,5 kg. **Régimen máx.:** 10.920 rpm. **Relación peso/potencia:** 2,02 kg/CV. **Potencia específica:** 122,8 CV/l.





La mejora global en estabilidad también permite un manejo en curva más preciso y controlable.

VALORACIÓN

MOTOR: 10
CAMBIO: 10
EMBRAGUE: 9
ARRANQUE: 10
SUSPENSIÓN DELANTERA: 10
SUSPENSIÓN TRASERA: 9
FRENO DELANTERO: 9
FRENO TRASERO: 10
ESTABILIDAD: 8
MANEJABILIDAD: 9
POSICIÓN DE CONDUCCIÓN: 10
ACABADOS: 10
ACCESIBILIDAD MECÁNICA: 10
MEDIA: 9,5

mayoría de situaciones, apreciando un tren delantero más confiable y menos nervioso en zonas bacheadas. El tren trasero ha cobrado protagonismo pero sin exceso, por lo que la roja ya no es una moto que se guía solo con la rueda delantera, sino que nos permite rotar en las curvas con la rueda trasera. En general, ambos ejes están claramente más compenetrados y eso se traduce en una mayor confianza y precisión tanto en rectas rápidas como en zonas reviradas.

MÁS FIRMEZA = MÁS CONFORT

Las suspensiones son parte responsable del paso adelante que ha dado la CRF 450 en cuanto a naturalidad y facilidad de conducción. Durante la presentación internacional a la que asistimos en Italia el verano pasado, los técnicos japoneses nos explicaban que la decisión de incrementar la rigidez del chasis tenía entre sus objetivos el descargar trabajo del mismo para dar más protagonismo a las suspensiones a la hora de lidiar con las irregularidades del terreno. Y, ciertamente, así sucede en la práctica, pues aunque el bastidor sea más rígido y las suspensiones más duras en acción se percibe un confort de marcha mucho mayor. ¡Increíble!

La diferencia frente al modelo previo es mayúscula, especialmente en lo que se refiere a la horquilla, que sin duda nos parece la mejor versión de la Showa de 49 que hemos sentido desde su aparición en el mercado en 2017. Por fin, esta horquilla ofrece un tacto inicial jugoso y sin sequedades, pero que no está reñido con un endurecimiento progresivo, con suficiente soporte en impactos fuertes y sin exceso de movimientos que descompongan al chasis.

Fijaos que los cambios incluyen unos muelles principales más duros, pero la clave es que también son más firmes los contramuelles. Estos son unos pequeños resortes que van dentro de los cartuchos hidráulicos, y cuya función, además de impedir el golpe entre metal y metal cuando la suspensión se extiende por completo, es la de comprimir la horquilla en la parte inicial del recorrido. Gracias a ello, no solo se mejora el primer tacto, sino que también permite el uso de muelles principales más duros para el resto del recorrido sin que se quede una horquilla tipo tabla.

El amortiguador también rinde a un gran nivel y eso que, como antes decíamos, la Honda ya no es una moto con tanta carga delante, por lo que la parte trasera tiene que trabajar más que antes. Pero este amortiguador cumple con una compresión progresiva y una extensión suficientemente viva. Eso sí, apuntad que debido a las nuevas bieletas y el reubicado amortiguador,

la CRF 450 '25 tiene unos valores de SAG un tanto raros; pues los 30 mm del estático se convierten en los 100 mm del dinámico con un piloto que en el modelo anterior necesitaría aflojar precarga para conseguir el mismo "race sag".

Si bien el motor no recibe tantas novedades, su comportamiento en marcha cambia más de lo que se podría pensar, y encaja muy bien con el "humanizado" carácter del chasis y las suspensiones. Básicamente, se ha pulido la entrega a pocas vueltas, pues ahora encontramos un tacto de acelerador más progresivo y menos crítico. También percibimos una mayor progresividad en la transición de bajos a medios, que resulta totalmente homogénea, sin vacíos, pero también sin reacciones agresivas.

El toque de suavidad se ha añadido en la proporción justa, pues, incluso aunque por sonido sí se escuche un motor "tapado", la roja no se siente en ningún momento como una 450 "descafeinada", y de medios en adelante corre como la que más y demuestra caballería más que de sobra. De hecho, fijaos que muchos probadores la daban como de las más potentes de la clase y se sorprendían al escuchar que en el banco "solo" había dado 55,2 caballos.

Cifra que, por cierto, es prácticamente la misma que la del modelo anterior, por lo que los técnicos de Honda han cumplido su objetivo de conseguir un motor más silencioso pero con las mismas prestaciones. En el Dynojet, también hemos comprobado que el modelo 2025 dibuja una curva de potencia menos llena en bajos-medios, pero con mejor aguante en altos; tal y como se sentíamos en el circuito. Como podéis ver en las gráficas mostradas, también realizamos varias tiradas en 2ª marcha para comprobar los efectos del control de tracción en su máximo nivel de intervención. **MV**

M.A.L. FOTOS: CUBINO. COLABORAN: LUIS NIETO, A.BURGUEÑO Y CHEMA SOLOZÁBAL.

Conclusión

La CRF 450 llevaba más de una década con cambios de carácter un tanto drásticos: desde la suma docilidad de las versiones 2009/2012 y 2013/2016; a un comportamiento más radical en los modelos 2017/2021 y 2022/2024. De cara a 2025 han dado por fin con un equilibrio muy, pero que muy logrado, gracias a un chasis más natural y obediente, y un motor suficientemente potente pero más fácil de aprovechar que antes.



HONDA CRF 250 9.950 €

TRIUMPH TF 250X 11.395 €

BIENVENIDA

¡Hay compañera nueva en lo oficina! O, mejor dicho, en los circuitos de motocross. La Triumph TF 250X ha llegado al segmento con buenos argumentos y muchas ganas de triunfar entre los aficionados de la modalidad. Veamos si la bienvenida también es afectuosa entre sus rivales de clase, como la renovada Honda CRF 250.



E

n estos tiempos de logísticas complicadas y en los que algunas marcas han

abandonado la costumbre de presentar sus respectivos modelos al mismo tiempo -algunas lo siguen haciendo a principios de verano, y otras llegado el otoño-, no es fácil reunir a varias motos en el mismo espacio y tiempo.

En buena lógica, a nosotros mismos nos habría encantado el poder juntar

a todas las 250 de cross actuales, pero ante ese sueño imposible nos las hemos arreglado para organizar un "mano a mano" que también guarda mucho interés.

Cómo no, la llegada de la Triumph TF 250X ha supuesto un importante revulsivo para la clase de MX2, sobre todo por las buenas sensaciones que nos ha causado la moto británica las diversas veces que la hemos probado. Pero la mejor forma de comprobar su

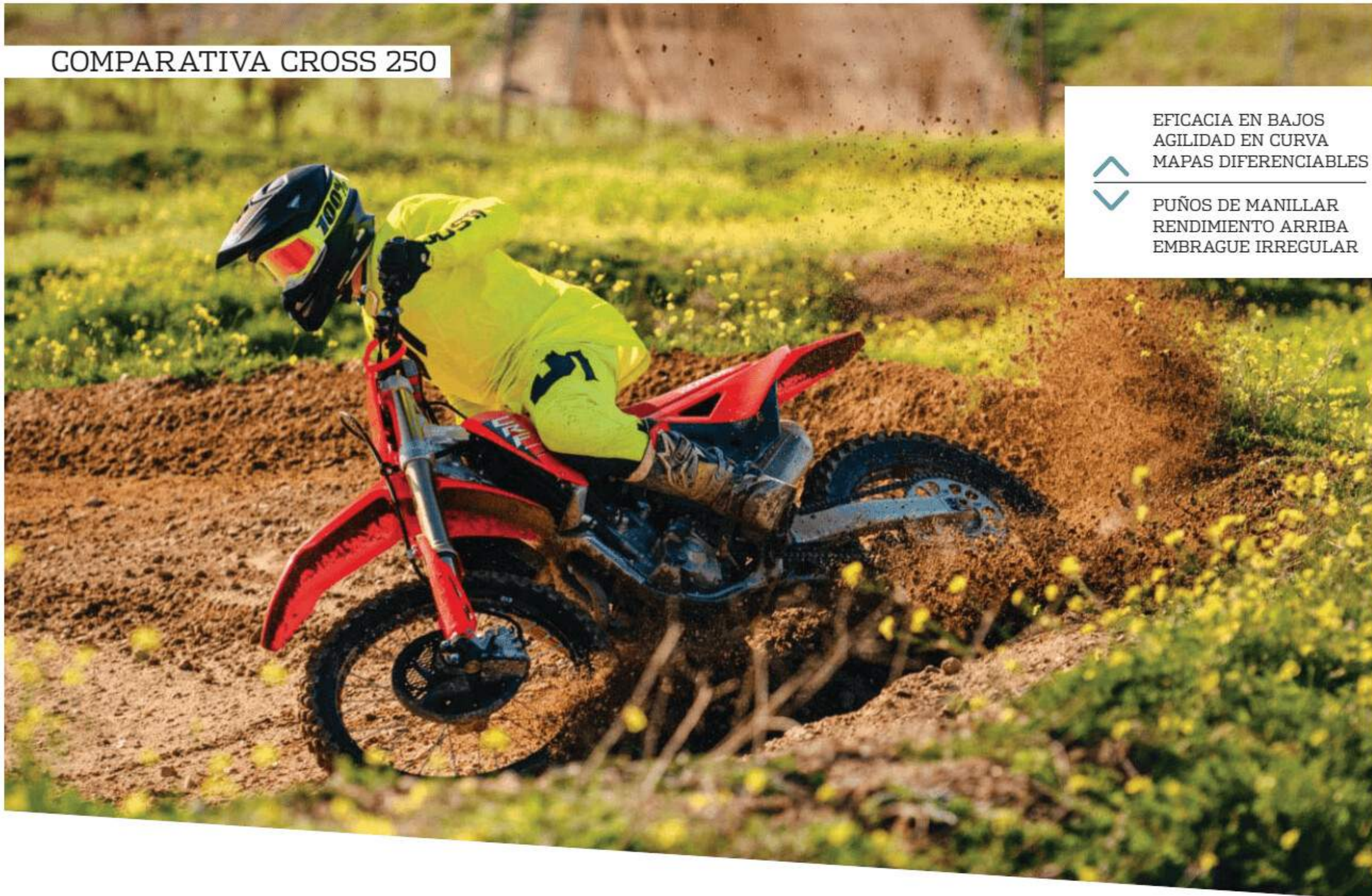
valía es enfrentarla a una contrincante bien establecida, como la Honda CRF 250, cuya nueva versión es una de las grandes novedades del curso crossero 2025. Sin más dilación, veamos qué nos ofrece cada una de ellas.

DESACOMPASADO

Con permiso de la Kawasaki KX 250 '25, la Honda CRF es la otra gran novedad entre las MX2 de última hornada -recordad que las 250

EFICACIA EN BAJOS
AGILIDAD EN CURVA
MAPAS DIFERENCIABLES

PUÑOS DE MANILLAR
RENDIMIENTO ARRIBA
EMBRAGUE IRREGULAR



del grupo austriaco, KTM, GASGAS y Husqvarna, reciben un chasis modificado, y la Yamaha revisiones en las suspensiones-

Si habéis leído primero el Test XL de la CRF 450, ya tendréis asimilada gran parte de las novedades de su hermana pequeña, pues las que atañen al apartado ciclo son exactamente las mismas: chasis más rígido, suspensiones más firmes, nuevas bieletas y carrocería rediseñada.

Así mismo, la CRF 250 '25 también adopta los cambios motrices relativos a la caja del filtro y el sistema de escape para, ya sabéis, reducir el nivel sonoro. Un detalle de la nueva "airbox" es que, si os acordáis, en las Honda más recientes la espuma era cilíndrica y estaba medio inclinada hacia abajo, por lo que el aire entraba en sentido ascendente antes de afrontar la tobera hacia el cuerpo de inyección. Pero, ahora, la espuma tiene formato triangular y es más plana, además de que el aire entre lateralmente y, según la marca, este diseño favorece la circulación de aire fresco.

A mayores, en la nueva Honda el tubo del silenciador que se une al colector cuenta con un mayor diámetro y una sección más rectilínea, además de montar un cigüeñal modificado para reducir la fricción.

El análisis estático de la Triumph nos lleva a puntualizar primero un detalle importante: y es que la TF 250X llegó al mercado en el pasado mes de mayo, pero como modelo 2024, cuando muchas

El tubo que forma parte del silenciador en su unión con el colector presenta un diseño más recto y de mayor diámetro.

Excelente puesto de conducción en la Honda, gracia a una carrocería muy estrecha y una posición de mandos muy acertada.



La Honda y la Triumph coinciden en la monta de neumáticos Pirelli MX32 MidSoft, y con rueda trasera de 100 mm (otras MX2 recurren al 110).

Además de los cambios en la caja del filtro, el escape y los mapas de inyección, la CRF 250 '25 también adopta un cigüeñal revisado para reducir la fricción y mejorar las aceleraciones.



CROSS AIR X



CORVER S.A. Distribuidor Nacional 93 638 38 60 www.corver.es

CHASIS EQUILIBRADO
CONDUCCIÓN EXCITANTE
MOTOR MUY COMPLETO

CAMBIO DURO
APARIENCIA PLÁSTICOS
PRECIO ELEVADO



2025 del resto de marcas ya estaban de camino a los concesionarios. Así que la británica está afrontando una incorporación al mercado un tanto desacompasada.

Sabed también que, de cara al nuevo curso, la 250X recibe unos nuevos adhesivos, un mapa de motor actualizado y algún detalle más, pero en verdad forman parte de esas revisiones "rolling changes" que las marcan introducen en sus motos durante el proceso de fabricación. De hecho, el nuevo mapa es perfectamente aplicable a las TF '24 que ya estén rodando.

NEGRO SOBRE ROJO

Ha llegado el momento de poner en negro sobre blanco las diferencias dinámicas de nuestras dos protagonistas. O, mejor dicho, en negro sobre rojo, que es lo que ocurre cuando comparamos los resultados obtenidos por la británica y la japonesa en el Centro Técnico de MOTO VERDE.

En este ambiente, es justo reconocer que la Triumph se impone a la Honda, tanto en las tareas de pesaje como en la medición de potencia. La TF 250X ha registrado en nuestra báscula un peso en vacío de tan solo 99 kilos, siendo así la más ligera de su clase -con permiso de la KTM, cuya versión '25 no hemos probado-. Por su parte, la CRF 250 se queda en 100,8 kilos, que tampoco es una gran diferencia, sobre todo porque con depósito lleno

Un buen detalle de la TF es la inclusión de tornillos en la tapa del silenciador, para facilitar la sustitución de la fibra del escape.

La Triumph empieza a destacar en los circuitos por su singular decoración blanquinegra y con reflejos amarillos.



La TF 250X viene de serie con desarrollo secundario de 13/48, por lo que no estaría mal un diente más de corona para mejorar la salida de las curvas.

La unidad probada corresponde al modelo 2024, aunque las unidades 2025 tan solo varían en los adhesivos y el mapa del motor (que se podrá aplicar sin cargo a las '24 que ya estén circulando).

LALIGA
BUSINESS SCHOOL

MÁSTER EN ORGANIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

Organizado por:

LALIGA

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



Febrero 2025

Más información en:

<https://business-school.laliga.com/>

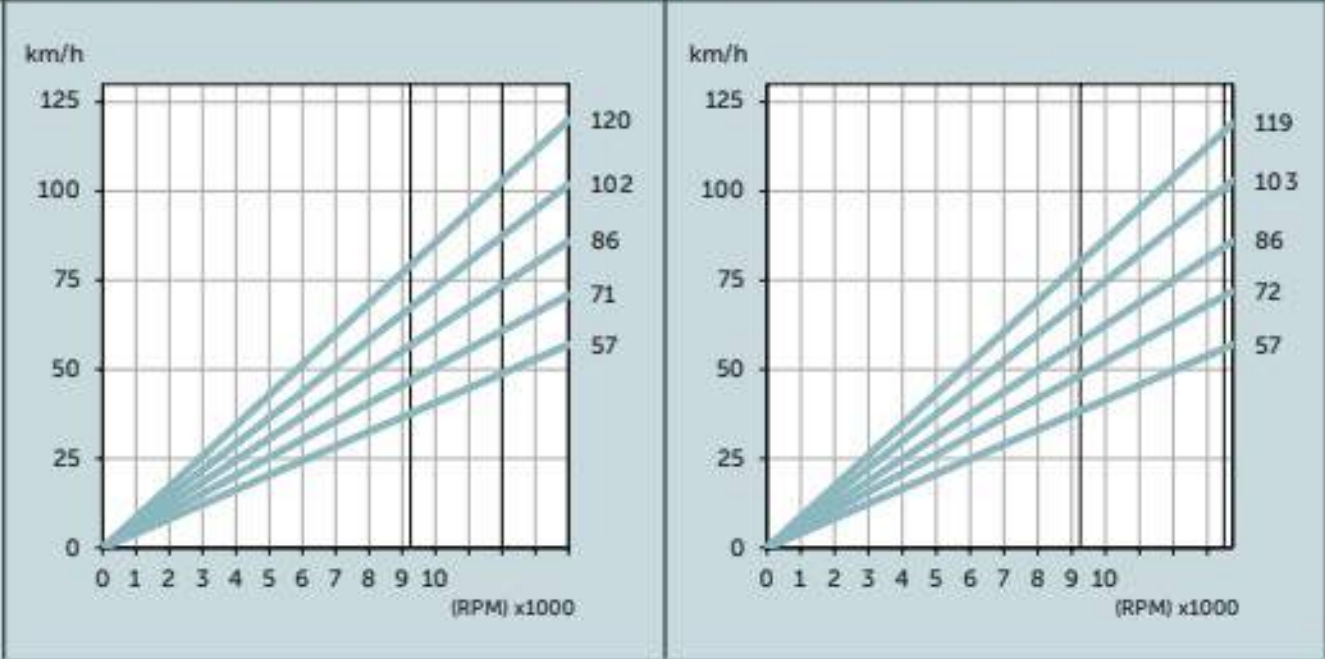


LA FUERZA QUE IMPULSA TU CARRERA. ESTUDIA EN LALIGA.

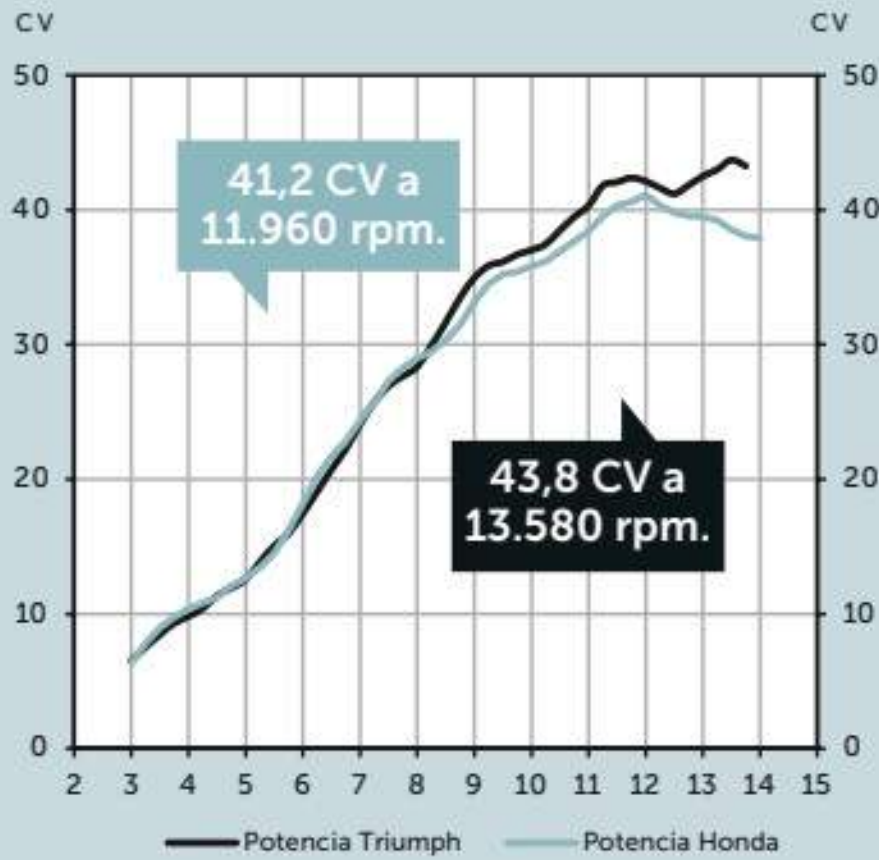
FICHA TÉCNICA

	HONDA CRF 250	TRIUMPH TF 250X
	9.950 €	11.395 €
NUESTRAS MEDICIONES		
Distancia entre ejes	1.495 mm	1.500 mm
Altura del asiento	950 mm.	945 mm.
Distancia al suelo	340 mm.	325 mm.
Depósito combus.	6,4 l.	8,2 l.
Peso vacío (decl./verif.)	102 kg./ 100,8 kg.	N.D. / 99,0 kg.
Peso lleno (decl./verif.)	107 kg./ 105,5 kg.	104 kg /105,0 kg.
Potencia específica	165 CV/l	175 CV/l
Relación peso/ potencia	2,56 kg./CV.	2,40 kg./CV.
Corte encendido	14.015 rpm.	13.735 rpm.
MOTOR		
Tipo	4T	4T
Nº cilindros	Uno.	Uno.
Refrigeración	Líquida.	Líquida.
Diámetro x carrera	79 x 50,9 mm.	78 x 52,3 mm.
Cilindrada	249,5 cc.	249,9 cc.
Alimentación	Inyección Keihin PGM-FI.	Inyección Dell´Orto de 44 mm.
Arranque	Eléctrico.	Eléctrico.
Embrague	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento por cable.	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico con bomba Brembo.
Cambio	Cinco velocidades.	Cinco velocidades.
PARTE CICLO		
Bastidor	Doble viga en aluminio.	Espina central en aluminio.
Susp. delantera	Horquilla invertida Showa con barras de 49 mm de diámetro.	Horquilla invertida Kayaba con barras de 48 mm de diámetro.
Recorrido	310 mm.	310 mm.
Susp. trasera	Monoamortiguador Showa.	Monoamortiguador Kayaba.
Recorrido	310 mm.	305 mm.
Freno delantero	Un disco de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza Nissin de dos pistones.	Un disco de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza Brembo de dos pistones.
Freno trasero	Un disco de 240 mm de diámetro. Bomba y pinza Nissin de un pistón.	Un disco de 220 mm. Bomba y pinza Brembo de un pistón.
Llantas	D.I.D. de aluminio.	D.I.D. de aluminio.
Neumáticos	Pirelli Scorpion MX32 MidSoft. Del.:80/100-21. Tras.:100/90-19.	Pirelli Socrpion MX32 MidSoft. Del.:80/100-21. Tras.:100/90-19.

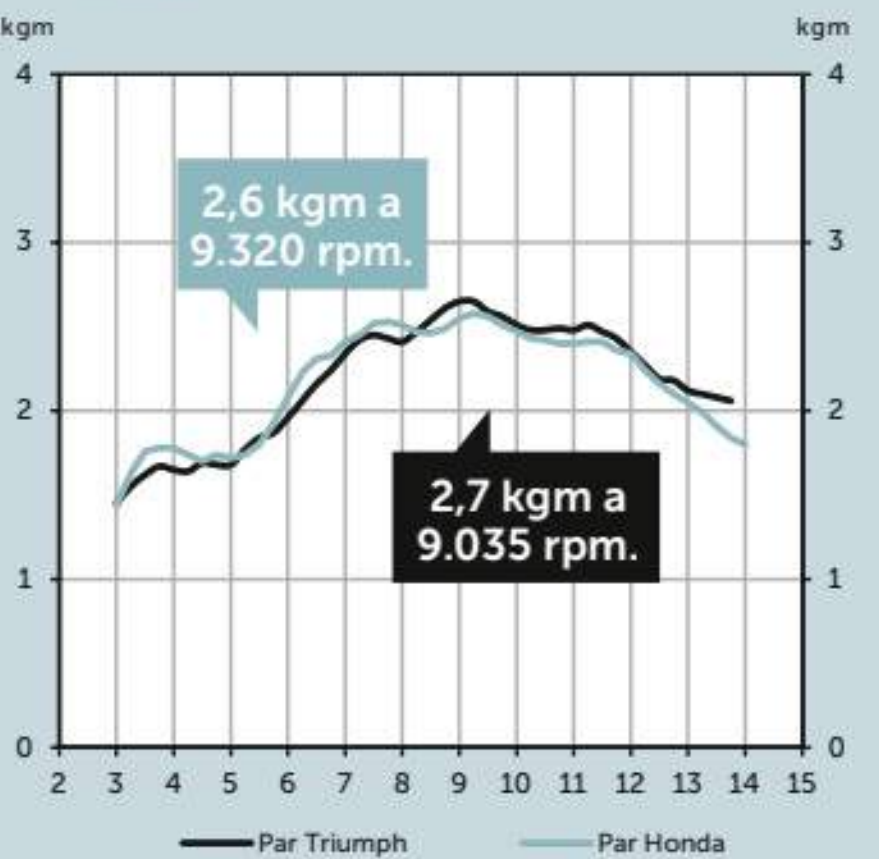
Si bien ambas motos parece que alcanzan las mismas velocidades en cada marcha, hay que fijarse en que la Honda las alcanza casi 250 rpm más tarde (porque la CRF estira hasta 14.000), lo cual significa que tiene unos desarrollos ligeramente más largos que la Triumph, especialmente en las marchas 3ª, 4ª y 5ª.



POTENCIA



PAR



Los resultados del Banco de Potencia reflejan muy bien lo experimentado por los probadores en el circuito. La CRF 250 se defiende más que bien en la gama baja de revoluciones, como se bien se aprecia en la curva de par motor. Pero la TF 250X se toma la revancha arriba, ya desde 8.000 vueltas, y con una diferencia que llega a ser de cinco caballos a 13.500 revoluciones, incluso con un bache a 12.500 que indica margen de mejora.



VALORACIÓN

1. TRIUMPH. Más allá de su equilibrado chasis y su potente motor, la TF 250X destaca por un comportamiento general muy emocionante, adictivo y convence a quienes la prueban por primera vez.

2. HONDA. La CRF 250 se ha defendido francamente bien frente a una rival muy dura, gracias a los acertados cambios del chasis y las suspensiones. Tan solo falta un poco más de motor...

	TF 250X	CRF 250
Motor	9	8
Cambio	8	10
Embrague	10	9
Arranque	10	10
Suspensión delantera	9	8
Suspensión trasera	9	9
Freno delantero	10	9
Freno trasero	10	10
Estabilidad	9	9
Manejabilidad	10	10
Posición de conducción	9	10
Acabados	9	9
Accesibilidad mecánica	10	9
Media	9,4	9,2

HONDA CRF 250. La moto japonesa no se queda atrás en materia de ajustes electrónicos, pues también incluye control de lanzamiento, control de tracción regulable y hasta tres mapas de motor. Además, la diferencia entre modos resulta más apreciable.



TRIUMPH TF 250X. ¿No os da la impresión de que entre el puño izquierdo y el soporte de la maneta de embrague falta algo? El hueco seguramente esté pensado para la pila de luces de las futuras Triumph de enduro, pero en los modelos de cross tiene poco sentido, porque deja el mando electrónico muy alejado.



la japonesa registra 105,5 kg -por 105,0 de la británica-. Eso sí, apuntad que la Honda 2025 es 1,5 kilos más pesada que el modelo anterior, seguramente por el robustecido chasis -quizá eliminando los soportes del anterior subchasis, que ahora no se usan para nada, se ganarían unos gramos...-.

Ambas se equiparan por un reparto de pesos con 49 % delante y 51 % detrás. También están muy próximas en parámetros como la distancia entre ejes (1.500 mm, la Honda; 1.490, la Triumph) y la altura del asiento (950 mm frente a 945), aunque la CRF se desmarca con una mayor distancia libre al suelo (340 mm frente a 310 mm).

La TF 250X también obtiene una clara victoria en el banco de potencia, pues sus 43,8 caballos y 2,7 kgm de par superan a los 41,2 CV y 2,6 kgm de la CRF. Eso sí, las gráficas muestran que, hasta las 8.000 revoluciones, ambos motores están muy igualados, e incluso la roja tiene unos valores un poquito mejores en el medio régimen; pero arriba la superioridad de la Triumph es

patente, llegando a superar a su rival en cinco caballos casi al borde del corte de encendido. Un último dato relevante, es que la CRF '25 ha ganado un "poni" respecto al modelo de 2024, lo cual tiene mérito teniendo en cuenta el trabajo de silenciado que se ha hecho en el motor.

HÁBITAT NATURAL

Los datos empíricos siempre son interesantes, pero donde realmente tienen que rendir estas motos es en su hábitat natural, el circuito de motocross, y ahí la Honda se ha defendido mucho mejor de lo que indican las frías cifras. En acción, el motor de la Honda seguramente no llega al nivel de competitividad y eficacia global del de la Triumph, pero sí hay unas cuantas cosas que hace muy bien.

La japonesa resulta ejemplar por su entrega a bajo régimen, con un tacto de gas muy directo prácticamente desde el ralentí. La CRF 250 denota un par motor muy lleno, que permite prescindir del abuso del embrague en la mayoría de las curvas, e incluso recurrir a la tercera

marcha en muchos ángulos. Eso sí, una vez alcanzado el medio régimen la japonesa parece que se desinfla, y la sensación de estancamiento de la caballería sobreviene bastante antes del corte de encendido.

La Triumph transmite un comportamiento más pleno y, a falta de poder enfrentarlo directamente con la mecánica referencia de la categoría -la de la KTM-, puede que estemos ante el motor 250 estándar más competitivo.

La británica no está tan llena como la japonesa a pocas vueltas, aunque la sigue muy de cerca, y de medios en adelante desata un potencial impresionante. La montura negra estira mucho y bien, siendo de esas 250 que cuando parece que ya se han acabado, aún queda una última patada con dos mil vueltas y varios caballos extra. Pero, además de rápida, la Triumph también resulta muy emocionante y sensorial, con una subida de vueltas agresiva y hasta un sonido muy de moto de carreras.

Eso sí, tampoco es perfecta, y quedan por pulir algunos detalles, como el recio



accionamiento de la caja de cambios. La transmisión de la Honda resulta más eficaz, sobre todo al subir de marcha en plena carga. Por el contrario, si bien la CRF propone un tacto inicial de embrague suave y preciso, el sistema de cable termina cediendo consistencia ante el uso continuado frente al mecanismo hidráulico de la TF X, que funciona genial.

En materia de electrónica, la Triumph no termina de sacar partido al carácter "premium" que se supone por su elevado precio. Fijaos que, igual que la británica, la japonesa ofrece de serie varios mapas de motor y controles de tracción y lanzamiento, y además con diferencias más claras entre los distintos modos y un mando mucho más cómodo y mejor protegido. Es verdad que la TF X se desmarca por incluir "quick shifter", pero la calibración todavía no es perfecta y solo resulta práctico a altas vueltas, pues en cambios a medio régimen falla más de lo ideal.

CUESTIÓN DE GUSTOS

Más igualdad encontramos en las aptitudes ciclísticas de nuestras dos protagonistas, estando ambas un excelente nivel y, además, con ciertas características bastante similares. Tanto la británica como la japonesa ofrecen unos chasis equilibrados, pero se decantan un poco más hacia la agilidad que al aplomo en recta.

La CRF 250 se comporta de maravilla en las curvas más cerradas, ya sean en rodera o en ángulos planos sin apoyo. Pero, igual que ocurre con su hermana mayor de 450, el nuevo chasis aporta un tren delantero más estable, preciso y natural, reduciendo notablemente los gestos de nerviosismo del modelo anterior. Además, la roja presume de un puesto de mandos que roza la perfección por la estrechez general y la natural posición de los distintos elementos.

La Triumph es perfectamente capaz de seguir a la Honda en los tramos más ratoneros, gracias a un chasis muy neutro, una gran ligereza y un punto de rigidez ideal. Además, en zonas

lentas, la británica tiene a su favor una suspensión Kayaba súper sensibles y cómodas en la primera mitad del recorrido, que inspiran gran confianza, generan sensación de ligereza y transmiten muchísima información sobre cómo están pisando las ruedas -apuntad que ambas motos equipan neumáticos Pirelli-. Por su parte, las suspensiones Showa de la CRF 250 también puntúan con buena nota, pero la horquilla presenta un tarado más deportivo, que resta confort a cambio de mayor soporte a ritmo elevado.

En cuanto al puesto de mandos, la TF 250X se demarca con una posición de estribas algo elevadas con respecto al asiento, cuya funda, por cierto, propone una sujeción fenomenal. La británica resulta un pelo más ancha en la parte delantera, y también destaca la anchura de su manillar, con 15 mm más que la japonesa -sabed que la nueva TF 450RC monta un manillar más estrecho, y quizá sea por algo...-.

Finalmente, en lo que respecta al apartado de los frenos, la Triumph saca la máxima nota gracias a su infalible material Brembo, sin bien es verdad que la pinza asimétrica del freno delantero de la Honda, nos parece la mejor opción de Nissin entre las monturas japonesas. **MV**

M.A.L. FOTOS: ÁLEX CUBINO. COLABORAN: GABRIEL ALADRO, ÁNGEL LUIS ARRIBAS Y CIRCUITO DE EL MOLAR.

Conclusión

En este primer enfrentamiento con una rival directa, la Triumph ha demostrado que ha nacido con estrella. Ante dos ciclísticas francamente igualadas, la TF saca ventaja por un motor de serie más potente y competitivo, algo clave en la clase de MX2. Eso sí, a los usuarios corresponde valorar, cada uno de forma individual según su presupuesto, si la diferencia de prestaciones corresponde a la del precio.

[PRUEBAS ■ CLÁSICAS ■ HISTORIAS]

ESPECIAL
CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº 2 EDICIÓN 2024
8 414520 001041
5€



POR SOLO
5€
YA EN
TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado
a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es



ALFER YR 125 YAGO DOMÍNGUEZ

CAMPEONA

¡Sorpresa! De repente, de forma inesperada, renace ALFER en 2024 y aparece, sin tenerlo previsto, compitiendo en el final del Campeonato de España de Enduro. No sólo eso si no que, además, ¡boom! consigue el título nacional de la categoría Junior 125 2T con Yago Domínguez como piloto. ¡Llegar y besar el santo! El último Campeonato de España que ganó ALFER en la categoría 125 fue en 1986 con Jordi Girona. De nuevo, Campeona.

En la época actual si hablamos de la marca ALFER aún hay muchos que la recuerdan y la conocen. Mítica marca española que fabricó motos de trial y enduro, destacando sobre todo en esto, en el todo terreno, en los años ochenta y noventa del siglo pasado. La empresa como tal acabó cerrando, por la crisis de ventas propia, y llevaba tiempo "hibernada". Pero en 2024 se suceden una serie de acontecimientos que la han llevado a renacer, de momento como marca y, ya veremos si en algún momento como fabricante de motos.

REVIVAL

En la primera mitad del 2024 dos figuras de relevancia en la historia de ALFER, Albert Esteban que fue piloto de la marca en los años 1995-1996 y Alfonso Domínguez que estuvo dentro de la marca trabajando desde 1985 hasta 1996, acabando como Directo General, se percaten de un tema.

Alfonso nos comenta que "los dos siempre hemos querido mucho esta marca, por nuestra relación con ella durante varios años y después de que se vendiera para el proyecto de una moto eléctrica, pensamos que era una pena

que se perdiera. Por lo que nos pusimos en contacto con el propietario para ese proyecto EV y lo estuvimos siguiendo durante varios años hasta que llegó el momento y nos hicimos con la propiedad de la marca ALFER MOTOCICLETAS, incluido el proyecto de moto eléctrica". Pero no han parado aquí pues la idea era darle "vidilla" a la memoria de ALFER y activarla más que nada, de momento, en el apartado emocional y de tributo a ella. Así que Albert Esteban, gerente también de las instalaciones Zona Motor l'Ametlla Park, apunta que "tras esto, lo primero que se nos ocurrió fue hacer una 125 a nuestro antojo. Por lo que creímos que una buena base era combinar la parte ciclo de la Rieju MR, anterior Gas Gas EC, y el motor de una KTM 125 SX de cross, que teníamos encima de la mesa. Así que en nuestro propio taller de Ametlla Park hemos gestado el proyecto. Se desmontó entera la parte ciclo y el motor 250, para dejar pelado el chasis... Se prepararon los nuevos anclajes del motor 125, la alineación de la cadena y la posición axial del motor. Se fabricaron y soldaron los nuevos anclajes y se pintó el chasis entero en rojo. Encargamos un conjunto de escape completo nuevo, así como una renovada decoración de adhesivos con nuestra marca ALFER en

EFFECTIVIDAD

El renacer de Alfer no solo se ha centrado en este proyecto de la YR 125 -siglas que, por cierto, se las hemos puesto nosotros como Yago Réplica, pero que no son definitivas-. Entre otros proyectos está la del ciclomotor para competir en carreras de resistencia como las 24 horas Internacionales de Llíça d'Amunt. El equipo ALFER - Zona Motor L'Ametlla Park conseguía una fantástica victoria absoluta en la XLIV edición de la prueba, donde dieron un total de 509 vueltas, acabando con una diferencia al equipo clasificado en segunda posición de 9 vueltas de ventaja. Carrera que dominaron desde la salida y mantuvieron esa primera posición hasta el

banderazo final, sin dar ninguna opción al resto de los 32 equipos participantes. A pesar de la dureza de la carrera, todo salió a la perfección, sin errores ni mala suerte como les pasó en la pasada edición. Un buen trabajo del equipo y sus 4 pilotos Yago Domínguez, Oriol Mena, Jaume Betriu y Alejandro Ceballos.

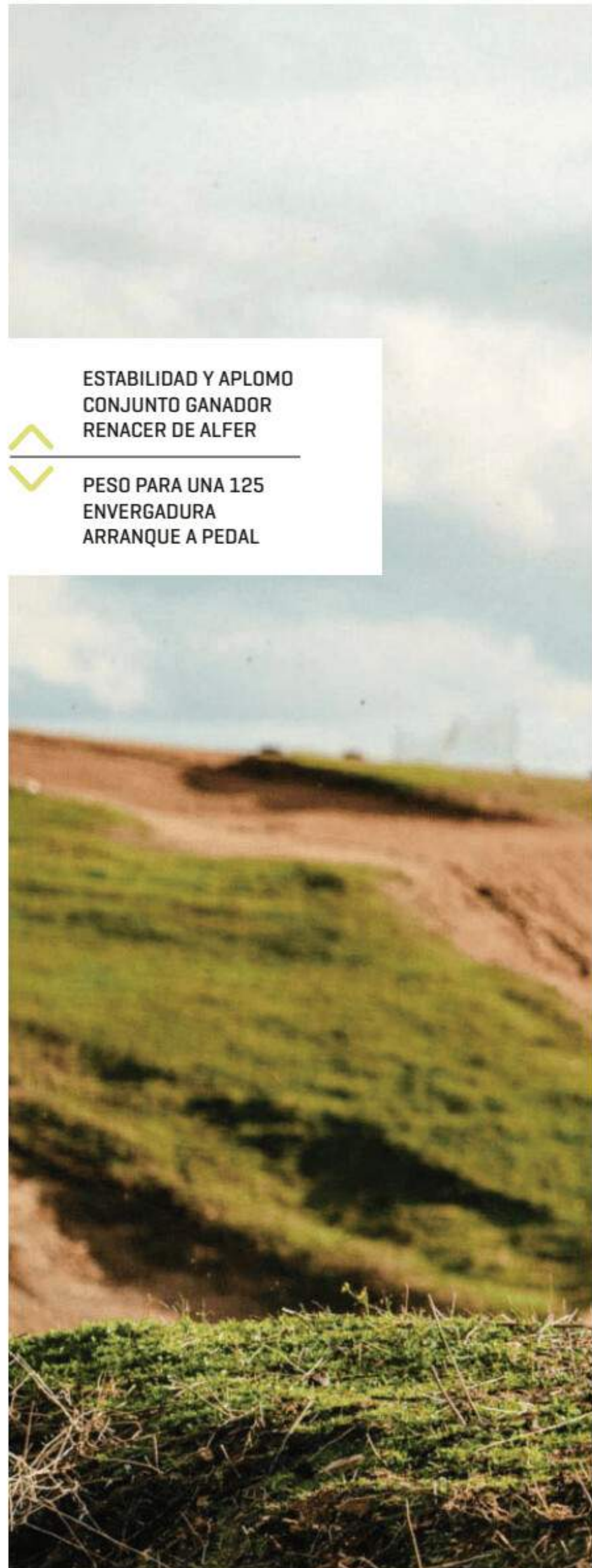
Una moto que también hemos probado y que tenemos prevista para publicar en el próximo número de MOTO VERDE para descubrir las peculiaridades de un ciclomotor tan racing como éste.

Una mini bomba por el rendimiento de un propulsor de 50 cc de carácter tan deportivo y con tan buena hacer aun teniendo configuración sin cambio y con embrague centrífugo.

Alfer ha renacido ganadora.

ESTABILIDAD Y APLOMO
CONJUNTO GANADOR
RENACER DE ALFER

PESO PARA UNA 125
ENVERGADURA
ARRANQUE A PEDAL



rojo, el color más identificativo, de los muchos que ha tenido ALFER (blanco, azul...). Dicho y hecho en 1 mes teníamos la moto rodando y una vez vimos que la moto iba bien y era divertida la llevamos a homologar, teniendo así papeles y matrícula. Y ahí quedó el proyecto parado para más adelante".

Continúa Albert explicando que "uno de nuestros pilotos Ametlla Park, Yago Domínguez, justo antes de los ISDE de Galicia, decidió dejar el equipo con el que llevaba 5 años compitiendo, y tuvimos que buscarle una solución para que tuviera moto para los ISDE que corría con el equipo de España Junior. Aunque esto es otra historia y compitió con una 300 2T de Rieju, tras haberle robado en el paddock de Silleda la KTM 250 EXCF,

decorada de Alfer, con la que debía haber participado, moto que no ha aparecido. Pero lo de los ISDE no era problema. Lo que nos venía encima era más "heavy", pues teníamos un mes para disponer de una 125 competitiva, para que Yago pudiera acabar la temporada 2024, en la que participaba en la categoría Junior 125 2T y mantener la primera plaza provisional que ocupaba. ¡Y con el piloto lesionado ¡tras la luxación de hombro en los ISDE, que aún así acabó."

Alfonso Domínguez, a su vez padre de Yago sigue relatando que "nos pusimos mano a la obra y a trabajar. Hicimos varias pruebas y buscamos mejorar entre otros la culata, la relación de compresión, el peso del volante y contrapesos, tirantes de culata... Montamos otro carburador,

hicimos la adaptación óptima de de la caja de filtro... El material Kayaba de suspensión fue afinado en sus reglajes con los amigos de Andreani MHS... Instalamos otros discos de freno Braking, disipador temperatura de pinza trasera Comotti, diámetro bomba de embrague Brembo implementado ... Sin olvidar los típicos cambios para tener la moto a gusto del piloto como manillar, posición de los mandos, espuma y funda de asiento, carburación, etc... Y así viajamos a la prueba del Nacional en Córzar, Ciudad Real, donde Yago consiguió una segunda plaza, aun arrastrando la luxación del hombro que se hizo en los ISDE. Una segunda posición con la que mantenía el liderato del Campeonato. En la última prueba en Cerro Muriano,



Córdoba, Yago tras luchar de valiente, consiguió la victoria de la carrera y a la vez el Campeonato de España de Enduro Junior 125 2T. ¡Mejor debut de la moto, imposible! Fue acabar la carrera, lavar la moto y a la prueba con MOTO VERDE. Por cierto, el último Campeonato de España que ganó ALFER en la categoría 125 fue en 1986 con Jordi Girona".

FUTURO DEL PROYECTO

Ya puestos le preguntamos a los dos qué intención había con esta moto en 2025 y la respuesta fue que "a falta de confirmar el equipo con el que Yago participará la próxima temporada, la idea es seguir con este proyecto y participar en el Campeonato del Mundo Enduro Youth 125, donde Yago está seleccionado

dentro del Equipo de la RFME y pilotaría la ALFER 125, para ello ya dispondrá de 2 motos idénticas.

Para un futuro, podríamos plantearnos hacer alguna mini serie de 125 bajo pedido con esta configuración o algún otro modelo como una moto eléctrica. Recordar que disponemos del proyecto original de la EV, pero hay que ser prudentes e ir poco a poco. Lo importante es que ALFER ha renacido, lo ha hecho de una manera que inesperada e insuperable".

Lo más llamativo del proyecto está en montar el motor KTM 125 SX 2022, el último con carburador y arranque a pedal. Yago Domínguez dice que se opta por ese motor "por su rendimiento más deportivo y mejor enfocado a las carreras

que el de enduro y porque esa mecánica con carburador trabaja excepcional. Lo que implica un enfoque en la potencia y la respuesta rápida, sacrificando la suavidad en bajos regímenes. Esto se traduce en una moto más efectiva en terrenos rápidos y menos dócil en situaciones extremas o trialeras".

El motor es de motocross potenciado con un escape HGS de cross y un silencioso de enduro, pistón Vertex de cabeza plana y culata ItalKit. Se cambió el carburador original por un Keihin de 36 mm, después de probar con uno de 38 mm que resultaba demasiado grande y la moto no respondía bien. Yago nos dijo que "el carburador de 38, de un modelo antiguo, causaba problemas con un "golpe" de gas demasiado brusco



❖ Puesto de mando con manillar plano, al estilo que ahora se lleva para carreras. Las tijas son unas X-Trig.



❖ Nuevos soportes de motor específicos para sujetar el propulsor más pequeño 125 en el chasis Rieju que alberga un 250/300. Todo el trabajo se hizo en el taller Ametlla Park.

❖ El motor de la KTM SX 125 de cross se ha adaptado al enduro. La bufanda de escape es HGS.



❖ El tren delantero frena con pinza Nissin y disco flotante Braking. Las llantas son Goldspeed y bujes 4GD.



LO NUEVO



❖ Disco de freno trasero liso y dissipador de calor de la pinza de la marca italiana Comotti, con logo específico grabado de Yago y su número 8.



❖ El desarrollo de cambio es de 12X50, con la primera larga y la sexta corta. Ideal para correr no tanto para excursiones. La cadena es sin retenes.



❖ Silenciador corto junto a bufanda HGS. Respuesta deportiva por encima de todo.

en la primera aceleración. El cambio a un carburador de 36, de un modelo más nuevo y "más cortito", ha proporcionó una mejor respuesta en bajos regímenes". En la válvula de escape se experimentó con diferentes muelles, pero finalmente optó por el muelle de serie con una precarga diferente a la estándar. Se aumentó el peso del rotor del encendido en 160 gr, pasando de 400 a 560 gr., para tener más tracción y una mejor respuesta más estable en bajos, aunque Yago considera que "aún se necesita más peso y en ello debemos de seguir trabajando". Han cambiado la tapa del embrague por una Boyesen que permite mayor entrada de aceite y lubrica/refrigera mejor el sistema, algo necesario para el enduro. Dispone de accionamiento hidráulico con bomba Brembo en lugar de la Magura que lleva la Rieju de serie.

MÁS MEJORAS

En la transmisión, la caja de cambios es de motocross de seis velocidades, con una primera marcha larga y una sexta corta. Yago señala que "esta configuración se caracteriza por una primera pensada para aprovechar la potencia en rectas, y una sexta ideal para mantener el motor en un régimen alto de revoluciones, aunque no permite disponer de mucha velocidad punta en pistas y para correr hay que llevar el motor alto de vueltas. Un esquema del cambio que me hace trabajar más el cambio, utilizando todas las marchas con frecuencia, y que la primera marcha larga puede ser un inconveniente en algunas situaciones". El desarrollo se utiliza uno de piñón de 13 dientes y corona de 50, con cadena sin retenes, pensando en el desgaste de una carrera normal de enduro y en su menor pérdida de potencia sobre una de retenes. Se probó inicialmente con un desarrollo 12-50, pero resultaba demasiado corto y limitaba mucho el rendimiento en las zonas rápidas de rectas.

En la instalación eléctrica se utiliza una tipo KTM con salida de luces y con la instalación de cables hecha a medida, si bien, como dice Yago "cada vez se usan más pilas para la obligada iluminación".

La refrigeración se ha logrado adaptando a los radiadores Rieju unos manguitos específicos. Además, se han instalado unos protectores en los radiadores para minimizar daños por los golpes.

En cuanto a la parte ciclo, se montó una horquilla Kayaba trabajada por Andreani. Yago consideraba que era un poco blanda y además, buscaba tener más tacto. También se instaló un regulador rápido de precarga. Yago dice que "para mí aún se han quedado un poco blandas. Para estas carreras de un día del nacional me han ido súper bien. Porque el bachecito lo copia perfecto, el pequeño. Pero para cortados grandes o cuando entras fuerte



FICHA TÉCNICA

MOTOR

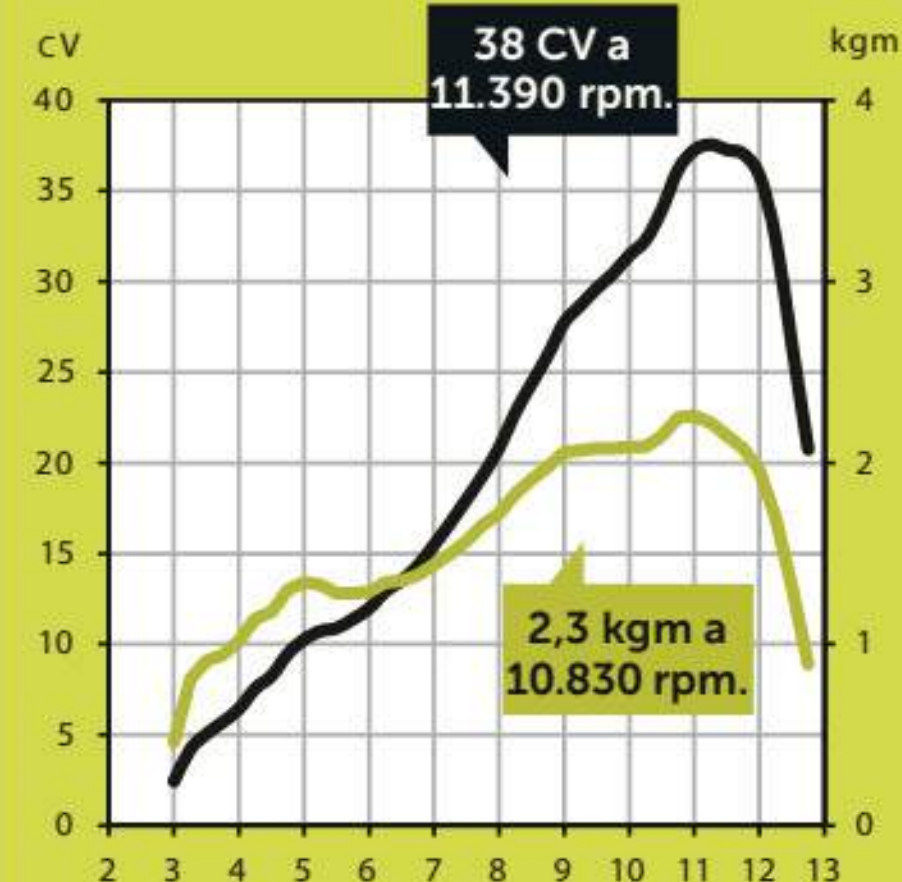
Tipo: 2T. **Nº de cilindros:** Uno. **Refrigeración:** Líquida. **Diámetro por carrera:** 54 x 54 mm. **Cilindrada total:** 124 cc. **Alimentación:** Carburador Keihin PWK de 36 mm. **Encendido:** Electrónico CDI. **Arranque:** A palanca. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite con accionamiento hidráulico. **Cambio:** Seis velocidades. **Transmisión primaria:** Por engranajes. **Transmisión secundaria:** Por cadena.

PARTE CICLO

Bastidor: Viga central en acero. **Suspensión del.:** Horquilla invertida Kayaba con barras de 48 mm. **Recorrido:** 300 mm. **Suspensión tras.:** Monoamortiguador Kayaba. **Recorrido:** 310 mm. **Freno del.:** Un disco flotante de 260 mm de diámetro; bomba y pinza Nissin de dos pistones. **Freno tras.:** Un disco de 220 mm de diámetro; bomba y pinza Nissin de un pistón. **Llantas:** Excel, de aluminio. **Neumáticos:** Michelin. **Del.:** 90/90-21. **Tras.:** 140/80-18.

NUESTRAS MEDICIONES

Dist. entre ejes: 1.480 mm. **Altura de asiento:** 935 mm. **Distancia al suelo:** 325 mm. **Ancho máximo.:** 895 mm. (cubremanetas) / 815 mm. manillar. **Depósito combustible:** 9,8 l. **Peso declarado (vacío/lleño):** N.D./N.D. **Peso verificado (vacío/lleño):** 101 kg. / 108 kg. **Régimen max:** 12.630 rpm. **Rel. peso/pot:** 2,87 kg/CV. **Pot. específica:** 301 CV/l.





VALORACIÓN

MOTOR: 9
CAMBIO: 9,5
EMBRAGUE: 9,5
ARRANQUE: 9
SUSPENSIÓN DELANTERA: 9,5
SUSPENSIÓN TRASERA: 9,5
FRENO DELANTERO: 9,5
FRENO TRASERO: 9,5
ESTABILIDAD: 9,5
MANEJABILIDAD: 9
POSICIÓN DE CONDUCCIÓN: 9,5
ACABADOS: 9
ACCESIBILIDAD MECÁNICA: 9
MEDIA: 9,3



a los obstáculos sí que las pondría más duras. Es decir que si corro el Mundial con ella el año que viene con esta moto, donde hay zonas más agresivas en las especiales, haremos otro setting con Andreani". En los frenos se utiliza el material Nissin delantero, que Yago prefiere al Brembo, con disco flotante Braking. El freno trasero es de Nissin, pero a Yago no le gusta tanto porque tiene menos regulación y le gusta más Brembo. Nos dice que "no lo puedes regular, solo la altura, pero el punto muerto siempre es el mismo". Pero es un apartado muy conseguido: "nunca me he quedado sin freno, ni al final de crono rápidas o muy cerraditas que vas forzando mucho de freno. No empieza ni a chirriar. Y mira que voy con el disco macizo que se calienta más."

GANADORA

La moto se nota desde el principio fácil de llevar. Tiene un chasis sensacional, muy aplomado y sensacionalmente ágil. A mí me encanta el trabajo de la suspensión pues es sólida pero confortable, con muchísimo tacto y con una gran absorción del suelo roto. Fantástica para ir deprisa y para pegarle fuerte a los obstáculos, aunque entiendo que a Yago se le pueda quedar algo blanda y eso que él pesa bastante menos que yo. Pero para mí resulta la solución ideal y que tendría si fuera mi moto, sobre todo por el gran equilibrio entre los dos ejes y el perfecto compromiso de rendimiento entre conducción deportiva y comodidad para resistir horas de carrera de enduro.

Yago está muy satisfecho con el motor, especialmente con su respuesta y capacidad de estirada, tras haberse adaptado a el cambio, con la primera larga y la sexta corta. A mí resulta un poco estresante jugar tanto con el cambio, pero

resulta vital para aprovechar un motor que tiene buena elasticidad pero tampoco permite muchos fallos ni dormirse en los laureles esperando que nos haga el trabajo. Una mecánica que ha rendido 38 CV en nuestro banco Dynojet con un par de 2,3 kgm y una estirada hasta 12.630 rpm. Mecánica que vibra algo de más que un enduro de su categoría, pero resulta soportable para carreras.

En general, me deja muy contento con el rendimiento de la moto, especialmente con su agilidad y su gran capacidad para ir deprisa. La potencia del motor la hace rápida y competitiva, mientras que la parte ciclo trabaja soberbia. Aunque el tamaño del chasis es algo grande para una 125 y eso se ha notado en la báscula pues ha pesado superando los cien kilos, vacía, por encima del peso de otras enduro 125 que pesan menos. Ah y pondría una funda de asiento con mucho más agarre. Pero, sin duda, la Alfer ha nacido como moto ganadora. **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: ALE CUBINO.

Conclusión

Nunca digas nunca jamás, gran título de película que viene al hilo para esta moto. Un sueño hecho realidad con un resultado sensacional como moto y un rendimiento deportivo increíble, como Campeona a la primera. Es un poco estresante en su conducción el tener que estar usando todas las marchas pero en su carácter racing está su virtud pues ese era el objetivo: tener una moto de carreras puntera.



ILUSIÓN AZUL

El trabajo minucioso en una moto del Dakar, prueba de resistencia y velocidad, exige lograr el equilibrio ideal entre comodidad de uso y agresividad de reacciones. La nueva Sherco aviva la ilusión azul de poder conquistar el soñado podio final dakariano por el que tantos años llevan peleando. Una moto muy equilibrada y de tacto "endurero".

En general, la Sherco Dakar ha sido cuidadosamente preparada para afrontar los desafíos del rally más duro del mundo. La combinación de modificaciones mecánicas, electrónicas y estratégicas buscan maximizar el rendimiento, la seguridad y la comodidad del piloto en una de las competiciones más exigentes del mundo del motor.

OBJETIVO DAKAR

Analizamos esta Sherco Rally (SHR) concebida para los raids, pero todos sabemos que el objetivo principal es el Dakar.

La conversación con Loren Santolino nos ha ofrecido una visión detallada de las modificaciones y características de su SHR oficial preparada para el Dakar. Se observa una atención meticulosa a cada aspecto de la moto, buscando el equilibrio entre rendimiento, fiabilidad y comodidad para afrontar las exigencias de este rally extremo. Las modificaciones en la parte ciclo y el motor buscan optimizar el rendimiento en los diferentes terrenos y condiciones del Dakar.

Motor

Se ha trabajado en la inyección para optimizar el mapping, buscando la máxima potencia y eficiencia. Además, *"se han añadido entradas de aire directas al airbox para mejorar el flujo de aire a altas revoluciones, teniendo una respuesta más poderosa"*. Pocas novedades en la electrónica pues, aunque

se propuso su instalación la Sherco sigue careciendo de acelerador electrónico y de control de tracción, cierta desventaja frente a rivales que sí lo llevan. O incluso un "control cruise" para mantener la velocidad en los enlaces. Se mantiene el "shifter" del cambio, priorizando con uso la protección del cambio y su mayor durabilidad al garantizar un mejor accionamiento.

Santolino apunta que en carrera *"se han eliminado tener muchos mapas de motor y se ha optado por un solo mapa de motor 'full', pues al final es el que usamos. Trabajamos con muchos mapas, pero luego en cada momento llevamos el que mejor funciona y es suficiente"*.

En el embrague se ha modificado el dentado de la maza con el cigüeñal para tener más fiabilidad.

En la transmisión se monta material de corona Afam de 50/51 dientes y piñón de 15 dientes, con cadena RK Takasago y elementos Chiaravalli.

Se ha trabajado en la caja de cambios *"modificada a uno específica de rally con diferente escalonamiento entre marchas en el primario y un desarrollo total más largo en el secundario"*.

Parte Ciclo

Suspensión: mucho trabajo en la horquilla Kayaba con barras de 48 mm -52 antes-, haciéndola más larga y ajustando el "setting" para lograr un comportamiento más progresivo, buscando mayor comodidad y control en diferentes terrenos. También el amortiguador es KYB y en ambos



Puesto de mando con visibilidad optimizada hacia la parte frontal. Ya no hay porta roadbook de papel, suplantado por la tablet electrónica.



La piña de mandos izquierda permite al piloto controlar la tablet que ahora usan para cargar la información del roadbook.



Importante el confort cuando hay que montar tantas horas en moto. El mullido en este asiento es sólido pero cómodo.





Estriberas Scar de titanio, con dentado hiper afilado de máxima fijación de la bota y buen ancho para dar gran apoyo al pie.



componentes la preparación la ha realizado el experto francés MAC. Loren nos indica que *"el ajuste preciso del "setting" es el gran reto, y por eso se prueba tanto y tanto. Encontrar el equilibrio ideal en la horquilla para diferentes terrenos y estilos de conducción es crucial, así como diferentes pesos de la moto según la carga de combustible.*

Chasis: Se mantiene el mismo bastidor del año anterior. Se implementó una pieza nueva del basculante.

Frenos: Se cambió la marca de discos de frenos a discos Galfer, con discos y pastillas que ofrecen un frenado más directo y con mayor mordiente.

Ruedas: Llantas Takasago Excel A60 juntos con bujes mecanizados Hans, anodizados en azul, además de radios de máxima resistencia.

Neumáticos: Loren calza Michelin Desert para la parte trasera y Michelin Enduro para la delantera. *"En la categoría RallyGP tenemos que decidir qué tipo de neumático usamos en todo el Dakar. Así que atrás el Desert que aguanta todo bien, aunque hay etapas en las que un Baja iría mejor. Los pilotos de Rally2 sí pueden escoger gomas, nosotros, no".*

GASOLINA

Uno de los apartados más importantes en una moto de raids es el combustible, su almacenamiento, su reparto de peso, la forma en la que se puede gestionar el consumo entre los tanques delanteros y los traseros, la influencia en la ergonomía de la moto...

Depósitos de combustible: dispone de 3 depósitos, dos delanteros y uno trasero, con una capacidad total de 35 litros (15 litros en cada tanque delantero

y alrededor de 17 litros en el trasero).

Los tres tanques están interconectados, por lo que el combustible baja de forma equilibrada en todos los depósitos a la vez. Se asegura así una distribución de peso constante, mejorando la estabilidad de la moto. La SHR incluye un sistema de doble bomba para garantizar la fiabilidad y seguridad. El piloto puede seleccionar entre la bomba izquierda o derecha mediante un interruptor en caso de emergencia. El sistema de doble bomba y la interconexión de los tanques minimizan el riesgo de quedarse sin combustible en caso de fallo en una bomba. Hay mayor simplicidad y el piloto no tiene que preocuparse por seleccionar la bomba de combustible, ya que el sistema se encarga de ello automáticamente.

Gestión de combustible: El equipo define la cantidad de combustible a repostar en los puntos de control neutralizados según la longitud de las etapas. Como bien comenta Loren: *"Ya llevamos varios años en los que pasó a la historia aquello de salir siempre llenos a las etapas. Ahora se carga la gasolina que se estima necesaria, según los cálculos, para cada recorrido en la etapa. Es lo que tiene competir ahora al sprint, no en modo resistencia, y entender que cada kilo de lastre de más por el combustible resta rendimiento".*

Ergonomía y Componentes.

Torre de navegación: Se rediseñó para integrar la nueva tablet electrónica obligatoria donde ver el libro de ruta. Apunta Santolino que *"la fiabilidad de la tablet no es del todo perfecta y aún presenta problemas de rendimiento fiable y estable en toda la prueba que deben ser solucionados"*. También la visibilidad de la tablet. El reflejo del sol y el ángulo



Bajo el faro se alberga el radiador de aceite, imprescindible para refrigerar el lubricante del motor.



El motor 450 tiene una configuración del cambio específica para rally. No hay potencia declarada pero ronda los 65/70 CV.



Airbox en posición elevada para respirar aire limpio. Filtro de aire Twin Air específico para esta moto.



de inclinación pueden dificultar la visibilidad de la pantalla.

Estriberas, manillar...: Se utilizaron nuevos componentes de marcas como Scar, con estribos de dentado "tiburón" para mejorar la ergonomía y la funcionalidad operativa en marcha.

Batería: Se optó por BS de litio, más ligera.

Filtro de aire: material de filtro Twin Air.

Seguridad

Como nos decía Santolino, "la organización de ASO sigue trabajando mucho en temas de prevención de riesgos con sistemas que aporta a todos los participantes y que son obligatorios llevarlos instalados y activos". Algunos nuevos como el **sistema de alerta de colisión**. Disponen ahora los pilotos de un mecanismo que avisa de la proximidad de otras motos, coches, camiones... que vienen de frente -habitual en zonas donde te pierdas en navegación y vas buscando la ruta buena-. El sistema actúa cuando te vas acercando y te dice incluso los metros al obstáculo. Eso funciona junto a los otros sistemas ya existentes como el Sentinel que avisa cuando otro participante más rápido viene por detrás y te quiere adelantar. El sistema de alerta de choque y la mayor información proporcionada por la tablet aumentan la seguridad de los pilotos.

AGILIDAD

El impacto de las modificaciones en la moto afectan a la manejabilidad y a su comportamiento. Especialmente en la

horquilla, la cual se modificó para hacerla más larga y confortable. Este cambio, junto con ajustes en el "setting" para que sea más duro al final del recorrido, pero más blando al inicio, resulta en una moto más estable y con mayor aplomo en la parte delantera.

Como beneficio, la moto se volvió más cómoda para el piloto, especialmente en terrenos difíciles. Hay un mejor control en terrenos técnicos pues la horquilla KYB modificada permite un mejor manejo en terrenos rotos y con piedras, brindando mayor aplomo y control al piloto. Además, hay mayor estabilidad especialmente en zonas de arena, gracias a la mayor longitud y el ajuste de la horquilla. Se requiere afinar el "setting" para lograr el equilibrio ideal entre comodidad y estabilidad en diferentes terrenos, especialmente en zonas rápidas y al frenar o cortar gas ante un peligro. En la transferencia de pesos se necesita encontrar la posición adecuada para evitar una excesiva transferencia de pesos al frenar o cortar gas, buscando un equilibrio que permita cargar el peso adelante en zonas duras y mantener la comodidad en zonas rápidas. Se nota en marcha el mayor confort logrado para aumentar la comodidad del piloto, especialmente en terrenos difíciles y a baja velocidad. Además, se consigue una mejor lectura del terreno en la horquilla y en la parte trasera, similar a la mejora que se logró al cambiar el amortiguador trasero a Kayaba -antes BOS-. Santolino

nos dice que "la moto tiene en marcha un comportamiento más endurero a media y baja velocidad, con buen control del movimiento en compresión, con un ajuste que evitara un hundimiento excesivo de la parte delantera al frenar o cortar gas ante un peligro, en dunas cortadas, por ejemplo, minimizando la transferencia de pesos y mejorando la estabilidad. Con mucho equilibrio para diferentes terrenos desde arena hasta zonas de piedras y terrenos rotos".

Sin olvidar el apoyo que ofrece en términos de estabilidad y aplomo el amortiguador de dirección Scott.

Loren nos dice que en carrera "usamos siempre el mismo material. Hay quienes van cambiando la configuración de la horquilla, según la etapa sea más de arena o más dura. Y tienen diferentes horquillas que van montando. Un cambio tan agresivo para mí no es bueno. Prefiero tener mucho feeling con lo que llevo y saber las reacciones de la moto. Saber lo que me va a pasar cuando le entro a un obstáculo o cuando estoy en la arena. Sí que juego con los clicks que puedo modificar detalles, pero nada más. Si tienes una etapa mixta, pues llevo un setting, digamos mixto para que en piedra sea confortable, pero no demasiado blando pero que luego en las dunas pues pueda ir bien. Se agradece tener la moto más alta delante. Es un poquito más blando el inicio, la transferencia de pesos en zonas duras está bien porque ya cargo adelante".



Solidez en las ruedas con llantas Takasago y bujes Haan. Deben soportar fortísimos impactos en alta velocidad.

Los radiadores de agua, de fabricación artesanal, están sobredimensionados.

Silenciador Akrapovic que ya estrenaron en el Dakar 2024 -antes llevaba Termignoni-.





El salmantino Santolino aspira a entrar en el Top5 final del Dakar jugando sus bazas de regularidad y efectividad en cada etapa.



NAVEGACIÓN

El uso de la tablet electrónica, eliminando el clásico road book de papel, es una de las características actuales de las motos del Dakar. Los pilotos tienen menor tiempo de preparación pues el roadbook se carga en la tablet 5 minutos antes de la salida, nada que ver en comparación con el antiguo sistema de rollo de papel que se entregaba el día antes, había que enrollarlo, y los pilotos lo preparaban con sus códigos de colores con rotuladores. El sistema permite cargar actualizaciones en tiempo real y tienes las modificaciones del roadbook al inicio de la especial, así como el envío de comunicaciones importantes, como la anulación de etapas o puntos de control... Ahora es posible marcar waypoints, visualizar la traza de los últimos kilómetros permitidos por la organización, verificar la validación de waypoints y acceder a otros menús. Hay mayor funcionalidad de la piña de mandos para controlar la tablet y, por ejemplo, acceder al GPS que antes había que ir a buscarlo con las manos y no era útil en marcha. Se puede manejar mayor cantidad de información. Los equipos con más recursos pueden aprovechar al máximo los datos disponibles en la tablet, como se observa en los coches que utilizan dos tablets para en una llevar solo datos de análisis.

Loren nos dice que el sistema "aún no es 100% fiable y puede presentar fallos, como quedarse colgada o problemas de comunicación interna entre el hardware de la pantalla y el GPS de la organización. Y también está el tema de la visibilidad de la pantalla que puede verse afectada por el ángulo de inclinación y el reflejo del sol. Nosotros llevamos bastante inclinación. Si le metes bastante ángulo, que es lo que ellos aconsejan, ves bien, pero cuando

el sol sube, se supone que yo me hago sombra en los puntos de reflejo, pero cuando estoy de pie tengo poco ángulo de visión, entonces para ver bien, tengo que ir como hacia atrás. Si lo llevas más plano, como antes, ves mejor cuando vas de pie o navegando, pero a la que hay un poco de sol alto te hace mucho reflejo".

Lo que sí deja este sistema es más despejada la zona de la instrumentación y con más visibilidad para el piloto, llevando por ello una cúpula transparente que permite ver algo a través de ella aprovechando además a montar el faro de serie de las Sherco de enduro para que tenga más identidad con las motos estándar".

Con ella competirá en el Dakar 2025 que Loren dice "va a tener una dinámica diferente al disputar tantas etapas con rutas separadas de motos y coches. Creo que tendremos zonas más endureras, más técnicas, más lentas, de navegación compleja para las motos". **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: JAIME DE DIEGO.

Conclusión

El Dakar actual es una competición al sprint, una "manga de cross" de larga duración. La estrategia y la logística previas resultan fundamentales pues se corre tanto y tan deprisa que todo detalles resulta vital. Por eso, motos como esta Sherco tienen mucho trabajo de equilibrar el comportamiento, sobre todo en la parte ciclo. Además de tener un motor potente pero muy fiable para ser un 450 y aguantar kilómetros.



KIT METRAKIT MK X

POTENCIA EN CAJA

La marca española Metrakit ha lanzado unos kits de potenciación para los modelos de cross de 85 del grupo austriaco, tanto para las GASGAS MC como para las Husqvarna TC y las KTM SX. Consta de una pequeña caja con un par de componentes que, al instalarlos en la moto, brinda un incremento de prestaciones inmediato. ¡Potencia en caja!

Mecanizados y transformaciones, son los términos que dieron origen a Metrakit, la empresa que nació en los años setenta en medio de la rica escena barcelonesa dedicada a la industria auxiliar de la motocicleta. Su actividad inicial se centró en el desarrollo y fabricación de componentes para mejorar las prestaciones de scooters y ciclomotores como tubos de escape y kits de carburación.

Llegado el nuevo siglo, se animaron a fabricar motos completas, primero modelos infantiles de velocidad, y más tarde, también motos de cross, como lo fueron las MK 50 y 65, que dejaron de producirse durante la década pasada.

DESARROLLO EN CASA

Ahora Metrakit ha desarrollado una nueva línea de kits de potenciación para las actuales motos de cross de 65 y 85 de GASGAS, KTM y Husqvarna.

El técnico David Tomás, gerente de su propio taller de preparaciones de competición en DT Works, ha colaborado en el desarrollo de estos kits. El catalán no solo cuenta con una dilatada experiencia que incluye unos cuantos años en el Mundial de Velocidad de 125, sino que también ha vivido la escena del cross infantil en sus propias carnes gracias a su hijo Eric Tomás, Campeón de España de MX85 en 2015, y en cuyos inicios compitió precisamente sobre una MK 65.

El kit MK X consta de un carburador Metrakit, tomando como base uno de los modelos que la casa ya tenía para otras motos, el MRD II de 28 mm. Se trata de un carburador de fabricación propia con un sistema que a priori no es muy diferente al del Keihin PWK 28 que traen las KTM 85. Pero, como decía el anuncio, el secreto está en la masa; y en este caso en el diseño de elementos como el venturi, la campana y la aguja, con mecanizado específico y optimizado.

El kit incluye también un CDI de GET, que al ser de tipo programable ha permitido configurar

una curva de encendido específica, y además incorpora un botón escoger dos mapas de motor.

Metrakit comercializa este "paquete" por un precio de 659 euros, y es válido para las 85 austriacas de 2018 a 2024. La versión para los modelos 2025, que adoptan de origen ciertos cambios motrices, está en camino, pues vale el mismo carburador y solo hay que actualizar el conector del CDI.

PLUG AND PLAY

Para el test de este material hemos contado con la colaboración Alfonso Lorenzo y su hijo Guillermo, quienes nos han prestado su Husqvarna TC 85 2024, con motor de estricta serie y pocas horas de uso. El ensayo ha consistido en probar la moto de serie en el banco de potencia para, acto seguido, instalar el kit y volver a medir el rendimiento; sin olvidar, la posterior prueba dinámica en circuito.

El proceso de instalación resulta bastante fácil para cualquiera que tenga un mínimo



El kit MK X (659 euros) consta de un carburador Metrakit, centralita GET y mando de manillar para escoger entre dos curvas de encendido.

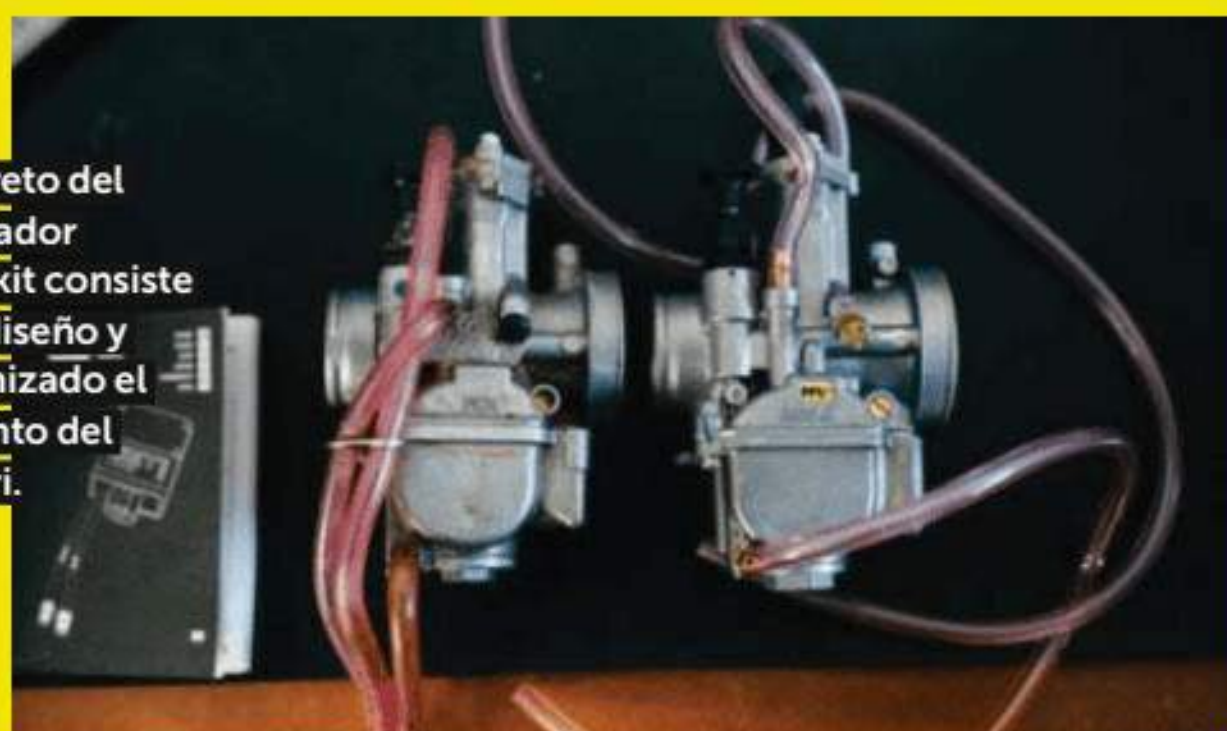
Este kit está disponible para las 65 y 85 del grupo KTM desde 2018 en adelante -también para el motor 105 cc-. La caja incluye un código QR con instrucciones de montaje.



A la izquierda, el carburador Keihin PWK de 28 mm original de la Husqvarna 85, y a la derecha, el MRD II 28 de motocross.



El secreto del mezclador Metrakit consiste en el diseño y mecanizado el conjunto del venturi.



de nociones mecánicas. Basta con desmontar el carburador original, a lo cual ayuda liberar primero el subchasis para desplazarlo y poder separar la tobera de admisión.

El carburador Metrakit encaja a la perfección y permite aprovechar el cable de serie y el muelle de la guillotina. Tampoco guarda gran misterio la instalación del CDI GET y el botón del manillar, pues el kit incluye su plaquita metálica que encaja sin problemas en la ubicación original y todo el cableado necesario. No falta un código QR para acceder a las instrucciones de montaje.

RESULTADOS CLAROS

Como podéis observar en las gráficas, el Metrakit consigue una mejora clara e inmediata, con un incremento de potencia de 1,5 caballos, un alto régimen bastante más lleno y valores superiores en toda la gráfica.

En el circuito, la TC 85 con el Metrakit gana un tacto de acelerador mucho más directo y reactivo, así como una buena dosis de energía extra arriba y, sobre todo, mayor capacidad para estirada. "Así sale mejor de las curvas y en las rectas corre más, sin tener que cambiar tanto de marcha", nos decía Guillermo Lorenzo, que además de motocross también practica supermotard, por lo que no veía



Guillermo Lorenzo, piloto de la TC 85 con la que hicimos esta prueba, apreciaba en su motor una mejora clara en la inmediatez de respuesta y la capacidad de estirada arriba. Su sonrisa refleja el buen rendimiento del kit.



el momento de probar las nuevas cualidades de su moto en la pista de karting...

Conviene señalar que los resultados obtenidos son con la carburación del kit según sale de la caja. En este sentido, Eric Tomás puntualiza lo siguiente: "la carburación viene pensada para unos 100 metros de altitud, por un tema de seguridad, por si algún padre le monta el kit a la moto de su hijo en un sitio cerca del mar, y que no gripe el motor. Vosotros en Madrid estáis a uno 500 metros, por lo que afinando esa carburación todavía se lograrían mejores resultados".

Pese a ello, y como podéis ver en las imágenes, el aspecto de la bujía con el carburador de serie y el del kit queda claro que el Metrakit viene con unos ajustes más afinados. Apuntad también que no es necesario cambiar el porcentaje de mezcla de aceite con la gasolina -Husqvarna recomienda al 2,5 %- ni los tiempos de mantenimiento.

En resumen, queda claro que el kit Metrakit MK X consigue mejoras patentes por un precio bastante razonable, por lo que resulta una buena opción para los que no quieren complicarse la vida con otro tipo de preparaciones artesanas y busquen ganar rendimiento en su motor fácilmente. **MV**

M.A.L. FOTOS: CUBINO.

COLABORAN: GUILLERMO Y ALFONSO LORENZO.



Así terminó la bujía tras el ensayo en el banco de potencia con la moto en configuración de serie, denotando una carburación excesivamente rica.



Y así se veía tras probar la moto con el kit MK X instalado, mostrando la bujía un color mucho más limpio y adecuado.



El CDI GET encaja a la perfección en la ubicación de la centralita original. Incluye un segundo cable para reprogramar la curva.



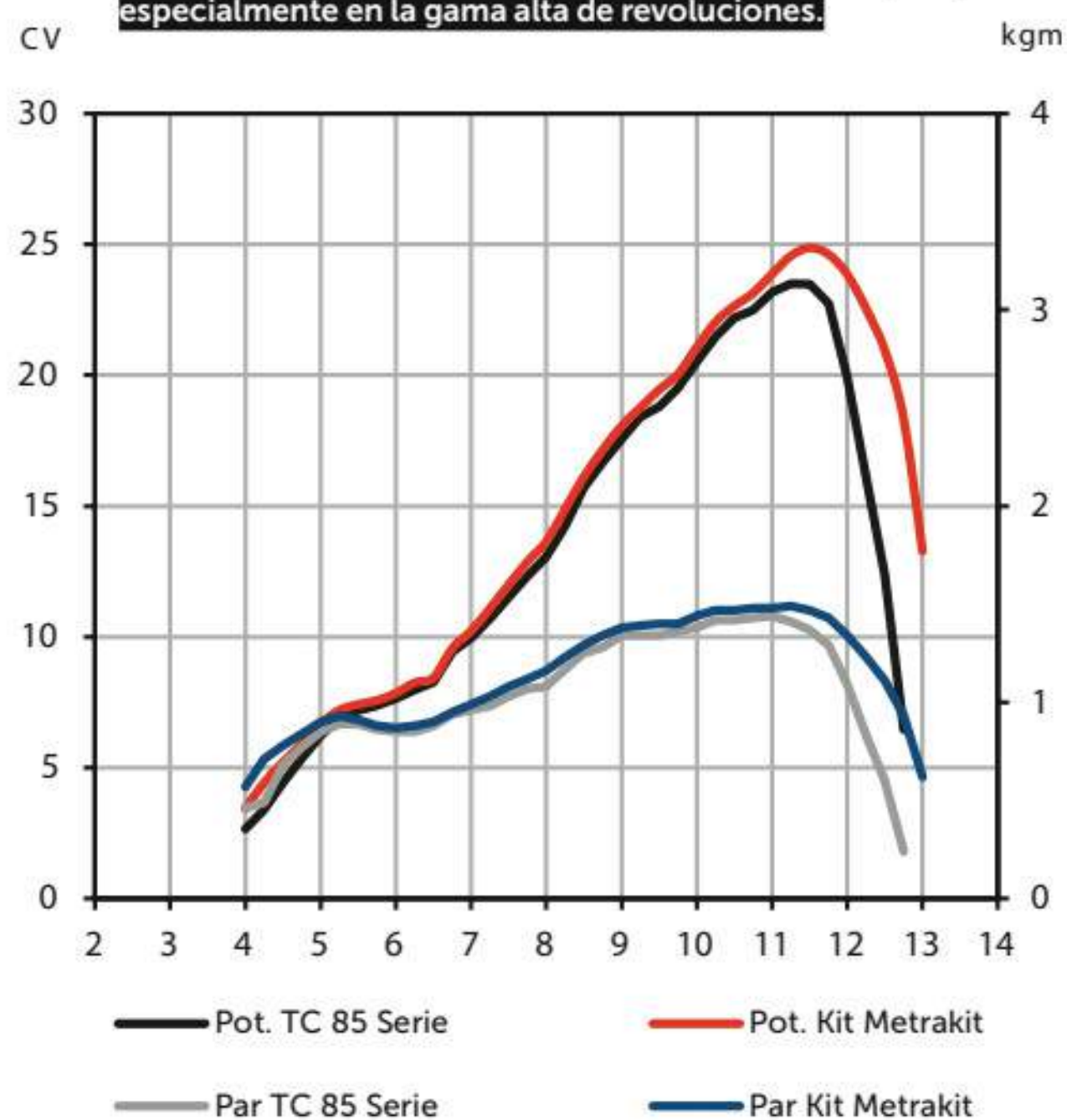
No falta un mando para instalar en el manillar y poder escoger entre dos curvas de potencia, siendo la segunda un poco más suave.



Instalación sencilla y posible para cualquiera con un mínimo de nociones mecánicas. El MRD II encaja a la perfección en las toberas de serie.



El motor en configuración de serie ha rendido en nuestro Dynojet 23,4 caballos a 11.250 rpm, y un par de 1,5 kgm. Con el Metrakit, la potencia asciende a los 25 caballos a 11.500 rpm, y un par motor de 1,6 kgm. La gráfica muestra una mejora en todo el régimen de vueltas, pero especialmente en la gama alta de revoluciones.





STARK VARG EX ENDURO

En 2021 nacía Stark como marca y empresa con el lanzamiento de su primer modelo Varg MX. Moto de cross con propulsor eléctrico de última tecnología que ha ido creando imagen de marca y que ha posicionado a Stark como referente de motos off road eléctricas. Ahora, esa experiencia y tecnología la traslada al enduro para lanzar la Varg EX, su primer modelo homologado y matriculable.

Tres años después de presentar la VARG MX, Stark debuta en el enduro con la VARG EX que, a su vez es su primera moto homologada para carretera. Stark destaca que su VARG EX es la enduro más potente del mercado pues su sistema de propulsión ofrece hasta una potencia máxima de 80 CV, que los usuarios pueden amoldar según las necesidades y pueden personalizar el rendimiento con opciones para la entrega de potencia, el freno motor y las curvas de regeneración. Todo ajustable con el mando que está en el manillar y que tiene 5 modos disponibles. De esta forma se puede tener un amplio abanico de respuesta, ya sea para emular la respuesta menos poderosa de una 125 cc 2T o la fuerza bruta de una 450/500 4T de combustión, ofreciendo una gran adaptabilidad. Su batería de 7,2 kWh en magnesio tipo panal, además de alimentar la moto, actúa como componente estructural del "chasis", contribuyendo a un diseño centralizado. Con una autonomía un 20 % mayor que la de la VARG MX, puede recargarse por completo en 2 horas con el cargador incluido. La autonomía, según el modo de uso y el tipo de conducción, abarca desde 1,3 horas a 6 horas hasta tener la batería descargada.

Para poderla homologar cuenta con la instalación de iluminación y testigos luminosos exigidos por la norma. El portafaro delantero tiene una óptica led de 4.000 lúmenes e incluye los intermitentes flexibles patentados, fabricados en silicona, que no sobresalen del perfil de la propia máscara, quedando así protegidos de golpes. Detrás

los intermitentes van integrados en el guardabarros e, igualmente, no sobresalen de su perfil, evitando así recibir impactos. La EX tiene un soporte portamatrícula integrado que combina durabilidad con diseño estético.

Para la parte ciclo se cuenta con un chasis autoportante de acero. El subchasis es de fibra de carbono y también funciona como un canal de enfriamiento para el sistema de propulsión. La suspensión la suministra Kayaba con horquilla invertida de cartucho cerrado con barras de 48 mm y recorrido de 300 mm, misma medida para el tren trasero que trabaja con monoamortiguador KYB que actúa sobre bieletas. A diferencia de la moto de cross, ésta cuenta con reglajes de enduro, tanto para todo terreno tradicional como para zonas extremas. Cuenta con bujes de aluminio mecanizados y llantas de aleación pudiendo escoger entre cinco opciones de neumáticos disponibles, compatibles con cámaras de aire, sistemas sin cámara o mousse. La VARG EX se puede personalizar con piezas opcionales de titanio para las estriberas, tornillos y los ejes, reduciendo así los 120 kilos de peso de la versión estándar. También los frenos Brembo son personalizables, con instalación del freno trasero en el manillar, con accionamiento con maneta o con pedal, en la posición convencional de accionamiento con el pie. La VARG EX incorpora una "tablet" con sistema de navegación militar Arkenstone que ofrece muchas posibilidades como GPS en rutas, navegación... **MV**

AYABEAN. FOTOS: STARK.

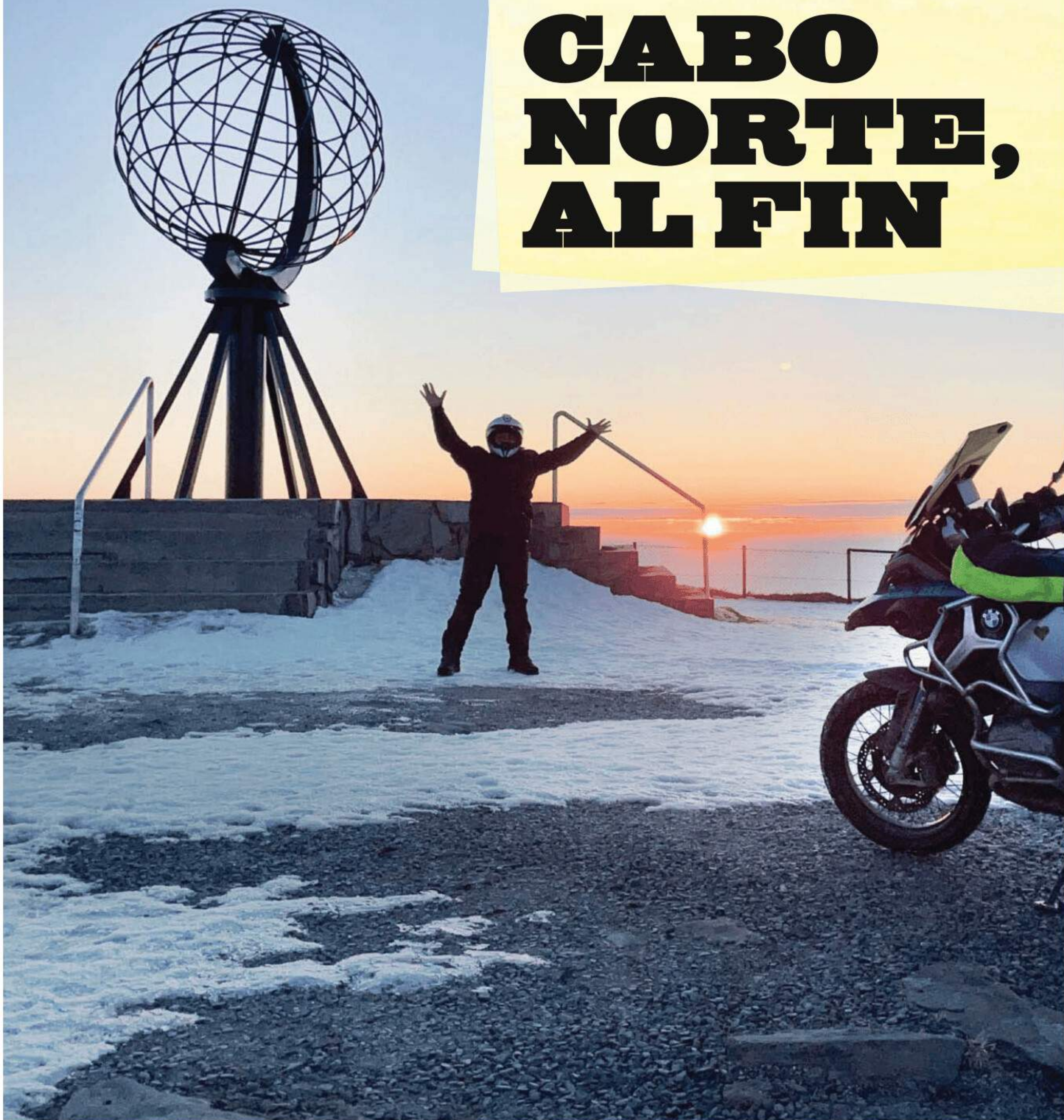


La EX estará a la venta en 2025 en dos configuraciones y en tres colores (rojo, gris y blanco): Estándar (60 CV) - 12.900 € y Alpha (80 CV) - 13.900 €.



ESCANDINAVIA EN TRAIL

CABO NORTE, AL FIN



Había intentado llegar en tres ocasiones a Cabo Norte pero, por unas cosas u otras, nunca lo había conseguido. Así que me pareció buena idea volver a intentarlo en ese momento en el que hay bastante nieve en Escandinavia pero las carreteras empiezan a estar suficientemente limpias.



El equipo de moto y motero tenía que ser el mismo que utilizo en los inviernos españoles, sin accesorios especiales. La incertidumbre de

que una buena nevada me mandara para casa sin llegar al objetivo, una vez más, me parecía de lo más interesante. Así las cosas, puse mi BMW (con más de 427.000 kilómetros) a punto en Dasmoto Bizkaia, calcé unos Metzeler Karoo Street (M+S) y arranqué hacia el norte. No quise que cruzar Europa fuera un mero trámite así que, aunque avanzaba rápidamente por la autopista, iba parando en Roubaix, en el Kapelmuur de Flandes (lugares míticos para los ciclistas) e iba "cazando" faros, una de mis aficiones (o excusas para arrancar la moto). Que si el de Bremerhaven, el de Kiel o el de Hanstholm.

Y así llega uno al norte de Dinamarca, al faro Rubjerg Knude. Cuando pasé hace años por aquí era famoso porque las dunas lo estaban cubriendo por completo. Ahora lo es porque, para evitar que desapareciera, en 2019 se trasladó el faro (de 60 metros de altura y 650 toneladas de peso), 70 metros tierra adentro sobre unos raíles, a 12 metros por hora.

RITMO 80 KM/H

Con la emoción de subir al faro se me hizo tarde y llegué a Hirtshals para coger el ferry que me llevara a Noruega por los pelos que no tengo. Tuvieron que pedir permiso para dejarme embarcar, pero embarqué. Única moto a bordo.

En poco más de dos horas desembarco en Kristiansand. Empieza la vida a 80 km/h, empiezo a ver nieve, señales de tráfico con alces, lagos helados y hoteles con sauna. Mientras tanto, 2.500 kilómetros al norte, en Nordkapp, la temperatura no subía de -1 °C y las carreteras permanecían blancas. Bueno, todavía faltaba mucho para llegar hasta allí y el tiempo podía mejorar.

Mi segundo día en Noruega empezó con una buena nevada que cesó cuando arranqué la moto. Apenas había tráfico pero la carretera se mantenía bastante limpia. Hay muchos coches eléctricos por aquí y también muchos que aún llevan ruedas de clavos. Pero motos... motos no hay.

Llego a la iglesia de madera de Borgund, construida en la era vikinga sin utilizar un solo clavo y con figuras de dragones como guardianes. Oscura. Espectacular.

Por la tarde el GPS me indica que gire por una carretera muy secundaria, limpia, pero que transcurría entre taludes de nieve de más de un metro de altura. Durante muchos kilómetros apenas me crucé con ningún vehículo y no había pueblos, ni grandes ni pequeños. Así las cosas empezó a nevar fuerte. Me quedaban 120 kms hasta destino, unas dos horas. De vez en cuando había alguna placa de hielo que cubría todo el asfalto durante unos metros y la salvaba porque iba a muy baja velocidad. Llegué a una gasolinera sin gasolina (ella, yo tenía algo aún) y la reserva aguantó justo hasta la estación de servicio que había frente a mi hotel, al que llegué sudando a pesar de la nieve y el frío. Fueron dos horas de mucho estrés.

Cené a base cordero duro y caro con zanahoria, dura también, y me quedé sin ver auroras boreales

a pesar de que había un 35 % de posibilidades de verlas. A pesar de todo, estaba muy contento de estar allí en aquel momento. Ya lo creo.

TROLLS

Al día siguiente me dirigí hacia la famosa carretera de los Trolls aunque ya sabía que estaba cerrada. La había recorrido hace 12 años cuando vine después de un viaje por Islandia. Aquella vez no vi la célebre señal de "precaución trolls" y en esta ocasión, la carretera estaba cerrada justo en ese punto, en la famosa señal. Por supuesto, no me crucé con ningún vehículo, el paisaje era espectacular, el momento, para grabarlo bien en la memoria. Pero como empezó a nevar decidí ser práctico, hacer la foto que me faltaba y volver por donde había ido. Frío, pero contento.

Algunos kilómetros más tarde, después de pasar por una rotonda en medio de un túnel de 25 kms, llegué hasta la "carretera del Atlántico" que también conocía pero que siempre merece la pena, a pesar de que cuando no llovía, nevaba. Qué maravillosa obra de ingeniería, cuánto talento, cuánta imaginación, cuánto arte.

Después de recorrerla dos o tres veces llegué a Kristiansund, pequeño pueblo pesquero. Paré en el puerto junto a la estatua de Klippfiskjerringa que homenajea a las mujeres que trabajaron en los acantilados de la ciudad. Sin duda un lugar mágico.

Se acercan dos señores que se interesan por mi viaje. Uno de ellos me pregunta si noto que el aire es muy puro allí. Inspiré hondo... Y realmente lo notaba. Me hizo sentir tan bien que aunque tenía previsto continuar bastantes horas más, aquel día decidí parar la moto, quedarme allí a respirar aire puro, descansar y disfrutar del lugar.

En esta época del año en estas latitudes el sol se pone a las 21 y amanece a las 5 pero las noches no son oscuras, sino crepusculares.

Ya de día visito el interesante fuerte de Kvakvik, de la II Guerra Mundial, el mejor conservado de los fuertes costeros, con sus minas, torpedos y demás accesorios bélicos. Aunque hace mucho frío, hoy es domingo y se nota porque me encuentro con muchos moteros, que deben ser lugareños puesto que no llevan maletas.

Cuando llego a Trondheim luce un día soleado y 8ª Primavera noruega. Visito la catedral de Nidaros, una de las más interesantes de todo el país, cuya fachada principal, rica en ornamentos, es sencillamente espectacular.

Muy cerca se encuentra Gamle Bybro, el puente más famoso de la ciudad que tiene unas vistas impresionantes puesto que las viviendas de ambas orillas presentan un colorido muy llamativo.

Después de callejear un rato más por Trondheim y empaparme de su agradable ambiente, sigo hacia el norte y llego a la región de Nord-Norgue. Esto ya va sonando serio. Veo un coche de policía con radar por primera vez en los casi 2.000 kilómetros que llevo en el país. Por desgracia, no sería el último.

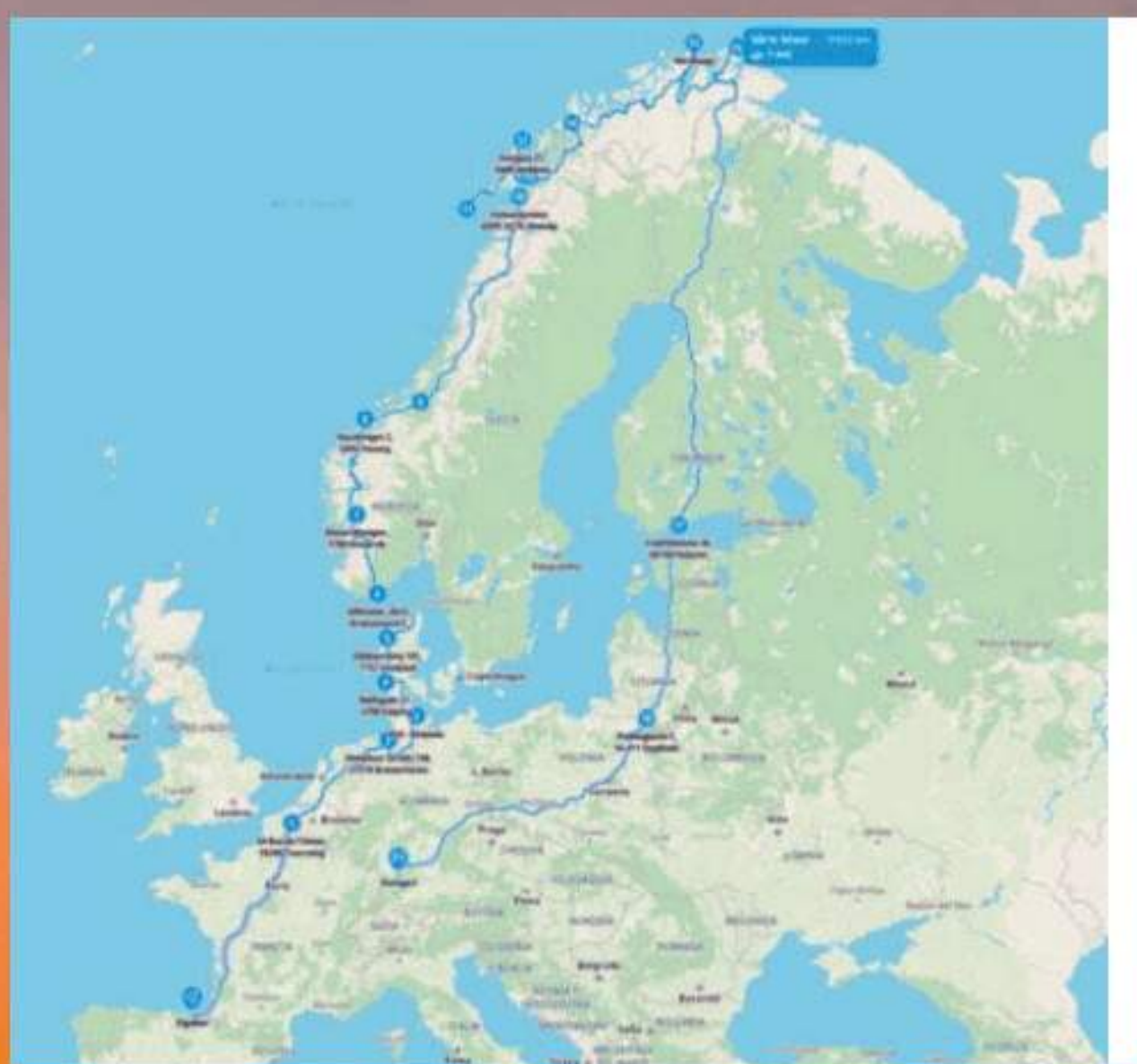
Tras visitar las cascadas de Laksforsen (un poco decepcionantes pero sirven para romper la monotonía de la tarde) llego a Mo i Rana donde tocaba la pernocta. Justo al sur del Ártico.



**ERA ARRIESGADO VIAJAR
EN ESTA ÉPOCA, PERO
RESULTABA ESTIMULANTE**



El faro de Rubjerg Knude, las cascadas de Laksforsen, Helsinki y su calor, o los trolls. Este viaje ha sido de lo más variado y enriquecedor.



DATOS DE INTERÉS

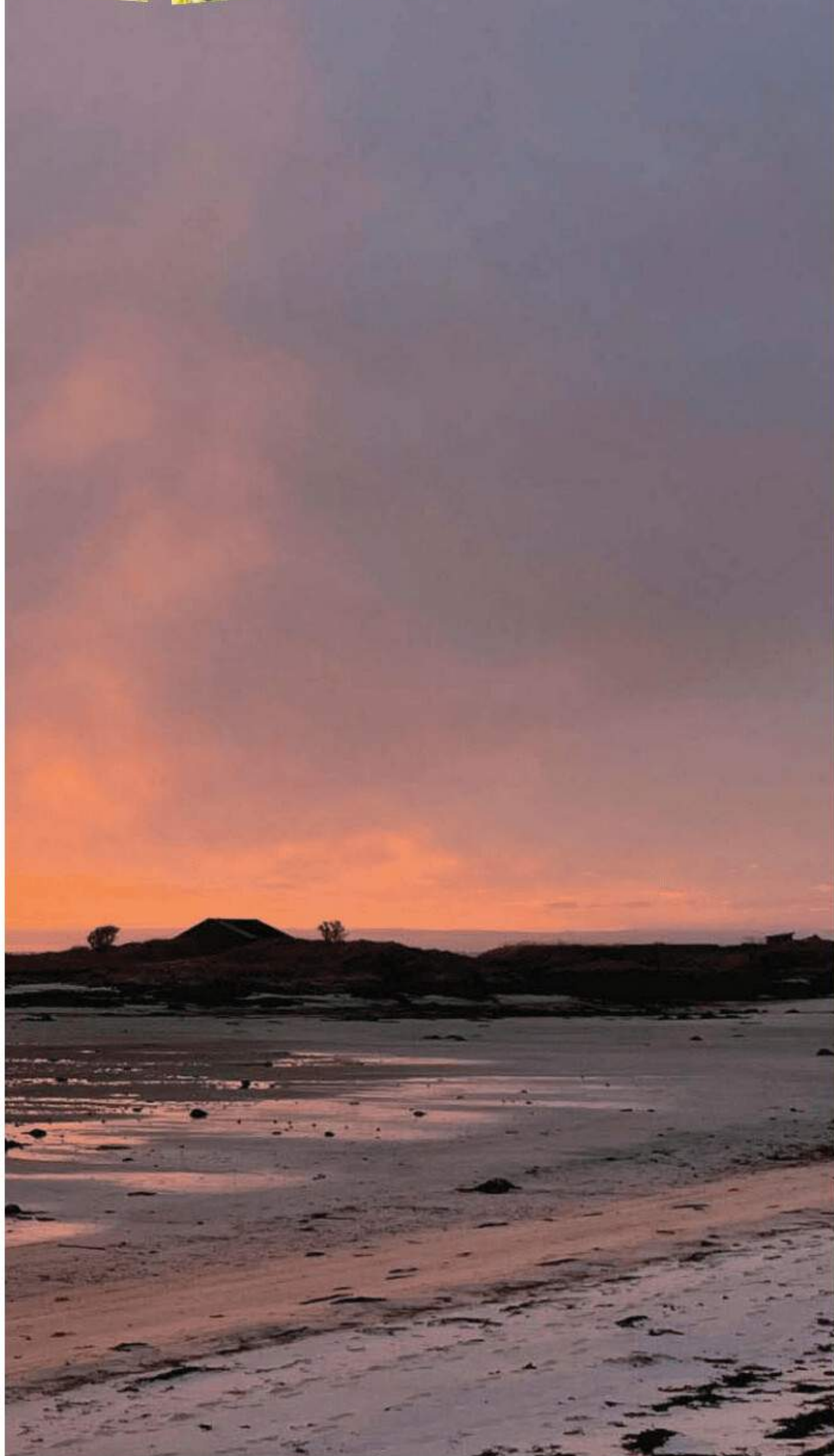
Viajar a Cabo Norte con buen tiempo ya no tiene mucho misterio. En la práctica no hay fronteras, no hace falta cambiar moneda y el móvil funciona como si estuvieras en casa, al mismo precio, por lo que no requiere demasiada preparación. Basta con llevar el DNI, el carnet de conducir y el certificado internacional de seguro (antigua carta verde). Aunque Dinamarca, Noruega y Polonia tienen su propia moneda se puede pagar cualquier cantidad en prácticamente cualquier lugar con tarjeta bancaria. No vi moneda local en todo el viaje. Gestioné todos los alojamientos a través de Booking, a veces hoteles, en ocasiones los cada vez más habituales apartamentos privados. Es frecuente que se permita la llegada hasta las 12 de la noche. Muy interesante.

No reservé con antelación ningún ferry, me bastó con presentarme en el puerto. A mí me quita mucho estrés no tener una hora fija de llegada a ningún lugar. Es recomendable viajar en los meses más cálidos. Muchos menos problemas, mucha menos magia. Pero yo volvería en abril.





Una rotonda ¡en un túnel! La iglesia de Borgund, majestuosa. Trollstigen, o el faro de Slettnes, una de mis debilidades. La biblioteca de Wibligen te deja sin palabras.



A pocos kilómetros de levantarme me adentré en las tierras en las que al menos una vez al año el día dura 24 horas y otras tantas la noche, medio año después. Crucé el paralelo septentrional de la tierra, crucé el Círculo Polar Ártico. Para celebrarlo el termómetro marcaba $-7,5^{\circ}\text{C}$. Había muy, muy poco tráfico y algunos renos cruzaban por la carretera. Me gustan mucho estos hitos geográficos. Era emocionante estar allí.

Seguí mi ruta hacia el frío norte y como las tablas de mareas me eran benévolas decidí desviarme para visitar Saltstraumen donde se encuentra el Maelstrom más grande del mundo, el remolino marino más intenso del planeta, corrientes inmensas que chocan entre sí. El Nautilus de Julio Verne se las tuvo con ellas, pero prefiero no hacer spoiler. Me acerco a Tranoy para visitar su imponente faro rodeado de melancolía, con las hermosas islas Lofoten al fondo, en las que pasaría ya, la noche.

El siguiente par de días transcurrieron entre las Lofoten y las vecinas Vesteralen. Aquí la temperatura es un poco más templada y el termómetro se para entre 4 y 6°C y durante mi visita no dejó de lucir el sol. Todo un regalo de la naturaleza. Las Lofoten son misteriosas desde el primer kilómetro. Montañas nevadas que surgen desde el mar de manera abrupta, lagos helados, renos, de vez en cuando algún alce resguardado en los bosques boreales y muy poco tráfico. Un sueño.

Las recorro desde Lodingen hasta Å y vuelvo repitiendo gran parte del trayecto. No importa.

Las poblaciones son pocas y pequeñas, hay secaderos de bacalao por cualquier parte, visito un museo vikingo bastante prescindible, el campo de fútbol de Henningsvaer (uno de los más bellos del mundo por su ubicación) y llego hasta el faro de Andenes con una sonrisa que no me cabe en el casco. Allí me encuentro con una pareja de españoles que está haciendo el mismo recorrido que yo, en autocaravana, pero en orden inverso, así que acaban de estar en Cabo Norte. Desde Honningsvåg han tenido que ir en un autobús por el hielo...

Más tarde me para la policía por exceso de velocidad. Iba a 88 km/h cuando el límite estaba en 60 . Me explica que pasar de 86 implica retirada del carnet en el acto. Le cuento que he visitado más de 60 países y que siempre he sido muy respetuoso con la cultura y las normas de cada lugar y le debí caer bien porque consultó por teléfono con su jefe y rebajó mi velocidad a 85 . Podía seguir mi viaje que la multa (de casi 1.100 €) me llegaría a casa.

A ritmos más prudentes voy abandonando la taiga boscosa para acceder a la tundra polar, en la que no crece árbol alguno. El azul del cielo es diferente en estas latitudes. Más claro e intenso.

Llego a Tromsø, capital del Ártico y rápidamente quedo impregnado por el ambiente de tan singular lugar. Me encantó pasear por sus calles, frías para mí, primaverales para ellos. Fantástica la biblioteca, el bar de hielo, la catedral... Inaudito Tromsø.

El día siguiente avanzo con decisión. El paisaje está totalmente nevado pero la carretera está limpia.

Bien entrada la tarde llego al fiordo de Porsangen, el mar se coloca a mi derecha por primera vez en el viaje y llego a Honningsvåg. Son más de las 8 de la tarde y me decido a intentar llegar a Nordkapp sin esperar un día más. Voy encontrando barreras abiertas, algún quitanieves y algún tramo helado que paso con tiento. Y al final llego al ansiado final: a Cabo Norte. Disfruto de la puesta de sol en total soledad. Todo un privilegio. Sobredosis de aire puro.

DIFICULTADES

La moto se queda atascada con el hielo junto al monumento. Aparece un coche que me ofrece su ayuda en forma de pala. Menos mal. Duermo en Honningsvåg, me baño en un jacuzzi entre la nieve y por la mañana vuelvo a Nordkapp. Hay más gente. El ambiente es distinto pero lo disfruté.

Ya de vuelta visito el antiguo Ice Bar que ahora es Christmas House, una tienda de preciosos regalos. La regenta una pareja de españoles que me ayudó mucho hace 14 años, cuando no había tanta información en el bolsillo. Más de 3 horas de agradable conversación y emprendo la marcha hacia Gamvik, un par de fiordos al este, 404 kms.

Nordkapp es el punto septentrional de Europa al que se puede llegar por carretera, pero es una isla (se accede por un túnel). Gamvik es el punto más al norte de la Europa continental, mucho menos conocido, mucho más estimulante. Llego al final del día, después de una nevada de más de 2 horas que me ha tenido muy preocupado. Pero llego.

Por la mañana visito el cercano faro de Slettnes, todo un símbolo. Y ahora, ya sí, avanzo irremediabilmente hacia el sur. La vuelta a casa la hago por Finlandia. Hace más frío, dado que el viento que proviene del océano templó un poco la temperatura en Noruega. Pero no en Finlandia.

Arribo a Rovaniemi para volver a cruzar el círculo polar ártico, aunque ha desaparecido casi toda señal que lo indique. Eso sí, ha crecido desmesuradamente todo lo relacionado con Santa Claus. Una decepción.

Y avanzando, avanzando, llego a Helsinki y empiezo a quitarme ropa de abrigo. Me encanta esta capital. Tanto que perdí el ferry que me llevaría hasta Tallín. Desde Estonia, al igual que a la ida, se trataba de cruzar Europa con pocas distracciones, aunque sí algunas como Kaunas, Breslavia (y sus simpáticos enanitos), la iglesia de madera de Vang, (en Polonia, trasladada desde Noruega en el siglo XIX) o como la biblioteca de la abadía de Wiblingen, en Alemania.

Y a partir de ahí, cuando solamente quedaba autopista, falló el alternador de mi querida BMW con sus 438.000 kilómetros. Tocó acercarse a un concesionario y como la avería requería mucho tiempo, volé desde Stuttgart a casa y, mientras escribo esta crónica, sigo esperando a que el seguro repatrié la moto para repararla en mi taller de confianza. Un final un tanto amargo que no consiguió enturbiar un viaje maravilloso que me llevó hasta el confín septentrional de Europa.

Con nieve y con sol. Como yo había soñado. **MV**

TEXTO Y FOTOS: FERNANDO BAUTISTA.



REGRESO POR FINLANDIA, Y EN ROVANIEMI TODO HA SIDO TOMADO POR SANTA CLAUS



La puerta de entrada en Nord-Norge, donde nos recibe un entorno gélido, pero con algunos detalles impresionantes, como la catedral del Ártico. Los renos, a lo suyo, sin inmutarse.

TRIUMPH
FACTORY
RACING
FACILITY

APUESTA FIRME

Las impresionantes instalaciones que el equipo oficial Triumph Racing acaba de estrenar recientemente en Estados Unidos, dejan clara las firmes intenciones de la marca británica de llegar a los más alto en la escena del off road internacional. Se trata de un alucinante complejo de nueva construcción situado cerca de la ciudad de Atlanta y que, con motivo de la presentación de la TF 450RC, pudimos conocer de primera mano.



El "workshop" del equipo no solo acoge las motos de los pilotos oficiales, sino también los prototipos de los probadores como la unidad de Ivan Tedesco (9) que vemos en primer plano.



Las nuevas instalaciones son fruto de una inversión multimillonaria. Se ubican en el Moto X Compound, creado en su momento por el expiloto Matt Walker. Cuenta con 2 circuitos de supercross, 2 de motocross, trazado de curvas, otro de "whoops" y tramo de enduro de 10 kilómetros.



Los pilotos oficiales Stylez Robertson, Austin Forkner, Jordon Smith y Jalek Swoll tienen su zona de vestuario para cuando acuden a entrenar, ya sea en moto o en el gimnasio.



La zona de mecanizado cuenta con herramientas de última generación, incluyendo esta cabina CNC para modificar componentes del motor como las culatas.





Perspectiva general de la zona de mecanizado con máquinas CNC, banco de flujo y demás. Fuera del edificio principal, también disponen de banco de potencia inercial, banco de motores y banco de suspensiones.



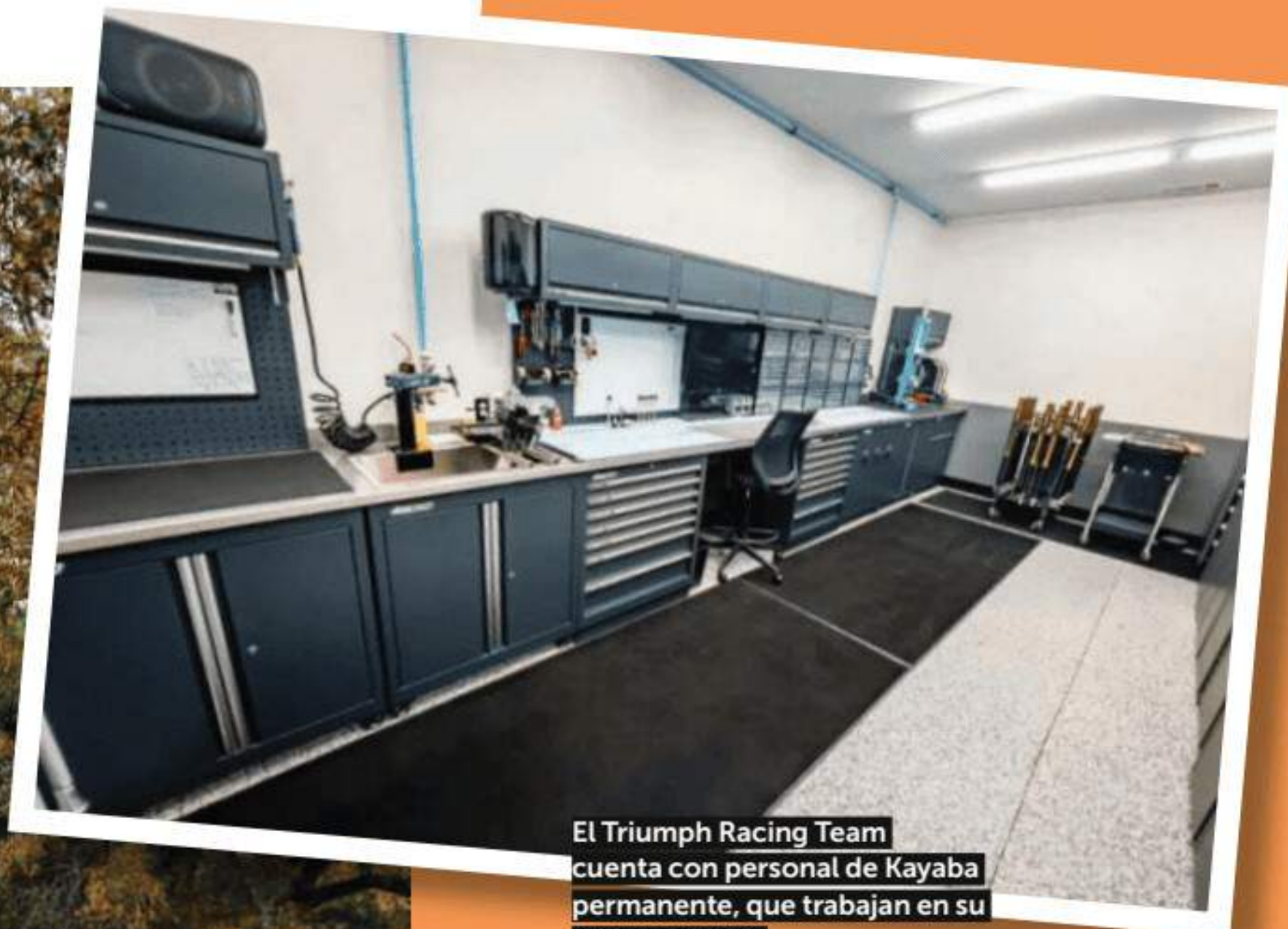
He aquí los tapones de horquilla de diferentes motos. Este centro no se usa solo para los pilotos de carrera, sino también para hacer test con las futuras motos de serie y desarrollar nuevas soluciones.



Aquí vemos varios ejes de de cambio, piñones, horquillas y desplazables. La personalización de la caja de cambios es algo común en supercross.

Incluso tienen la capacidad de fabricar sus propios útiles para la instalación de los componentes del motor como el cigüeñal, el volante de inercia, etc.





El Triumph Racing Team cuenta con personal de Kayaba permanente, que trabajan en su área exclusiva.



Este motor de entrenamiento ya está listo para su correspondiente mantenimiento. El centro está previsto para dar también asistencia a los pilotos de enduro como Jonny Walker.



Juntas de motor para la base del cilindro, la culata, la tapa de encendido, el embrague y la tapa de válvulas. Y en varias medidas para probar diferentes configuraciones de compresión.



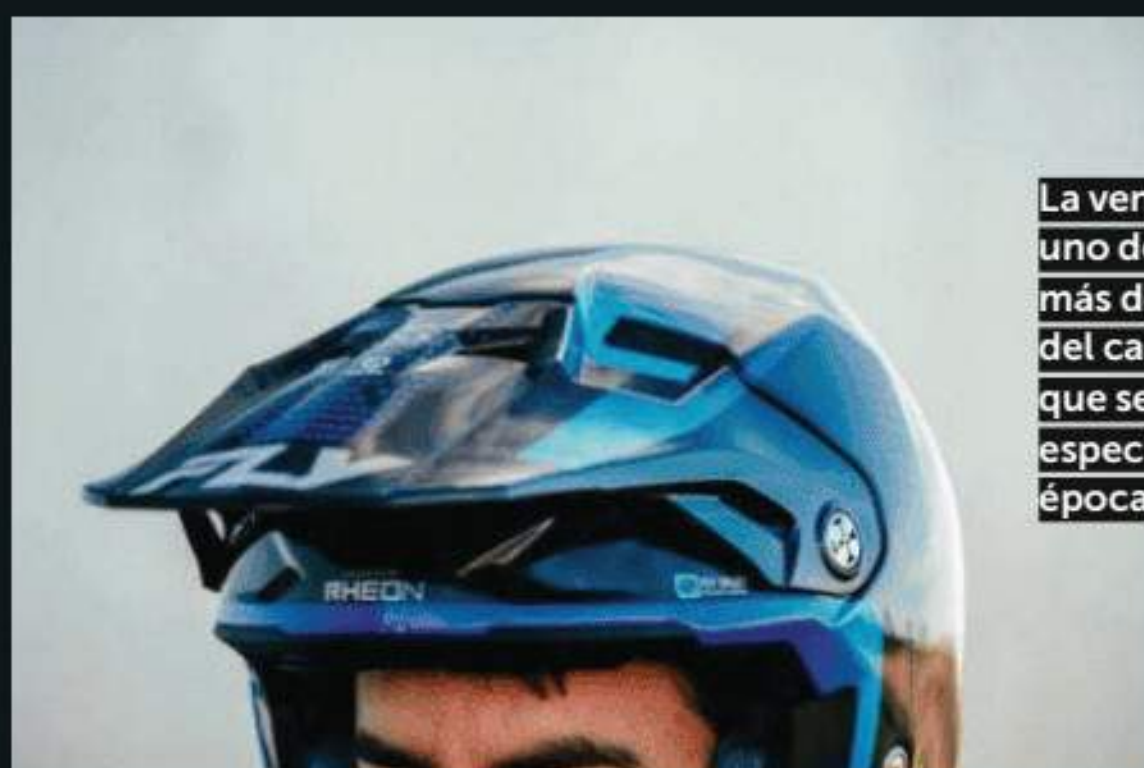
Los mecánicos de motores también tienen su propia sala completamente equipada con herramienta y repuestos.

CASCO FLY RACING FORMULA S

WUELLO CONTROLADO

El Formula S de Fly Racing es uno de los cascos off road más avanzados de la actualidad. Además de las últimas soluciones "mecánicas" en materia de protección, también incorpora el novedoso sistema electrónico Smart Quin que controla nuestra seguridad cuando montamos en moto.





La ventilación es uno de los aspectos más destacados del casco Formula, que se agradecerá especialmente en épocas calurosas.



Así es la toma de carga de la batería de los sensores de movimiento y el LED que indica el estado de funcionamiento del sistema.



En el móvil podemos consultar las rutas y los parámetros registrados. La APP se lleva mejor con el sistema operativo de la manzana mordida que con el del androide.



He aquí la células de absorción de energía del sistema RHEON.



Y aquí, el sistema Conehead EPS, integrado en el acolchado central.

La firma californiana Fly Racing ha emprendido el vuelo, y de qué manera, pues no solo ha modernizado el estilo de sus prendas hasta el punto de convencer a algunos de los pilotos más importantes -como Cooper Webb, a quien acaban de fichar-, sino que también han desarrollado productos de primer nivel e incluso con soluciones innovadoras, como el casco Formula S.

Vuelo inteligente Este casco es fruto de un desarrollo de casi cuatro años y una fuerte inversión en soluciones y materiales de última generación. En lo que respecta al "hardware", el Formula S emplea una calota exterior fabricada en fibra de carbono 12 k, lo que garantiza máximo compromiso entre rigidez y ligereza.

También es exclusivo el sistema RHEON, consistente en unas células de absorción de energía situadas entre la calota interna y el acolchado central, mediante unas gomas deformables, que reducen la intensidad de los movimientos angulares y las impactos lineales de baja intensidad. Esto se combina con una calota interna en EPS de diferente densidad según la zona y, también, con el sistema Conehead, unas espumas integradas en el acolchado central para una amortiguación más sensible. En los laterales de la parte inferior, tampoco faltan unos perfiles rebajados y recubiertos de goma para reducir el riesgo de lesión de clavícula.

Pero el sistema de telemetría Smart by Quin es una de las soluciones más innovadores del Formula S. Consta de cinco sensores integrados en el casco que detectan el movimiento y las fuerzas G a las que es

sometido el casco, para ser capaz de detectar cuándo se ha producido un accidente. No solo eso, sino que mediante la aplicación Smart para teléfonos móviles, puede lanzar un aviso de emergencia al contacto que hayamos configurado e incluso enviar las coordenadas GPS del lugar del accidente por si hace falta asistencia.

MULTIFUNCIONES

El sistema contempla otras funciones como la de activar una llamada de emergencia de forma manual -por si nos lesionamos pero sin habernos golpeado la cabeza-, e incluso la de registrar las rutas completadas con la función GPS. Todas estas funciones están disponibles de forma gratuita con la aplicación, aunque también existe una suscripción de pago para acceder a un análisis de datos más profundo (velocidades, altitud, fuerzas G, etc.).

Nosotros hemos probado el casco de Fly Racing y, en primer lugar, convence plenamente por sus cualidades físicas: gracias a unos acolchados muy cómodos, tejidos de gran tacto, sensación de ligereza notable y excelente ventilación -de hecho, excesiva para estas épocas frías-. Apuntad que incluye una bolsa acolchada y con varios bolsillos, así como una segunda visera. La talla M pesó en nuestra báscula 1.340 gramos, buena cifra teniendo en los sensores y su batería.

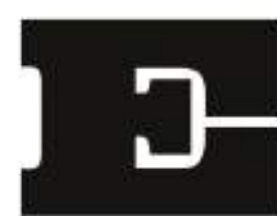
El sistema Smart resulta interesante aunque lo vemos más práctico para su uso en enduro o aventuras trail, ya que para los avisos de emergencia y el registro de rutas hay llevar el móvil siempre encima y sincronizado con el casco, nada práctico en cross. **MV**

ABELENDA. FOTOS: CUBINO.

GAMA **FOX** ADVENTURE

FOX es una firma más que conocida por su especialización a la moto de campo, es una de las firmas líderes en equipamiento de motocross y enduro, pero ahora da un paso más allá para crear una nueva gama de equipamiento destinado a las motos trail que quieren ser empleadas tanto en la carretera como en el campo.





En el terreno del off road hay pocas firmas más populares que Fox, cada año suma títulos de sus pilotos a sus vitrinas, y además los equipa desde la cabeza a los pies, incluyendo protecciones y accesorios. Esta temporada han decidido dar un paso más creando una línea de equipamiento de aventura, que va más allá de las carreras y además se introduce en un uso por carretera. Las trail llevan años con una clara deriva a aumentar sus posibilidades para ir por el campo, lo que obliga a sus usuarios a equiparse de manera especial. Sin embargo, es habitual que estos equipos sean bastante pesados y calurosos debido al empleo de capas impermeables y aislantes, destinados a los largos viajes con todo tipo de clima y repletos de bolsillos.

Fox plantea una estrategia diferente, con equipos mucho más ligeros, técnicamente muy avanzados y que al tiempo que mantienen la impermeabilidad, son capaces de refrigerarse con múltiples aberturas de ventilación que al tiempo se sellan al cerrarse. Son equipos de primer orden con precios de primer orden, que hemos tenido la oportunidad de probar realizando precisamente el trabajo para el que están destinados, la aventura. La firma americana planteó un día de excursión por los Alpes italianos, rodando por autopista, carreteras de montaña, y también saliendo de la carretera para ascender a más de 2.000 m por caminos inicialmente en buen estado y convirtiéndose progresivamente en pedregales al acercarse a las cumbres. Calor y frío, relax y ejercicio, hemos podido pasar de unas situaciones a otras de manera continua para certificar las características de estos equipos.

TRES OPCIONES

Aunque con un mismo estilo, Fox ha planteado tres trajes con tres niveles de precio y equipamiento. La gama se abre con el Ranger, continúa con el Defend, y se cierra con el Recon, los tres con chaquetas y pantalones por separado y con la posibilidad de unirse mediante cremalleras. Todos tienen una opción de color negro y otra naranja, gris o marrón dependiendo del modelo.

El Ranger es el más sencillo, pero la chaqueta tiene un precio de 599,99 € y el pantalón de 549,99 €. Está compuesta exteriormente por un: 92 % nailon poliamida, 3 % poliéster y 5 % elastano, con el forro de poliéster y 5 % nailon poliamida. Incluye dos capas de Gore-Tex para garantizar la impermeabilidad, con varios bolsillos que no sobresalen de la línea exterior con costuras completamente selladas, al igual que las de las cremalleras de ventilación de las dos grandes aberturas frontales centrales, que mantienen su ventilación gracias a ganchos. También hay respiraderos en las axilas. Las protecciones son D3O más ligeras y cómodas de tipo CE de nivel 1 en la espalda y nivel 2 en los hombros y codos, y dispone de una cremallera de unión entre chaqueta y pantalón, reflectantes. Tiene dos bolsillos laterales, otro oculto en el brazo izquierdo y también internos.

Los pantalones con una estructura de Cordura de doble capa, también incluye Gore-Tex, y áreas reforzadas de alta resistencia al desgaste, dos aberturas de ventilación en los muslos, cinchas laterales ajustables en la cintura y aberturas en la parte inferior de las piernas para un ajuste personalizado con todo tipo y tamaño de botas. Tiene dos bolsillos en los muslos. Las protecciones son D3O, de nivel 2 en las rodillas.

Sobre esta base vamos avanzando en tecnología, con un primer paso en el modelo Defend, cuya chaqueta tiene un precio de 799,99 € y el pantalón de 699,99 €.



RECON



DEFEND



RANGER



La composición exterior, ya que es de un 67 % nailon poliamida, 23 % poliéster, 6 % cuero de vaca y 4 % elastano, con la espalda de nailon poliamida. Con dos capas de Gore-Tex. Dispone de una mayor capacidad de almacenamiento y ventilación, también completamente sellada. El pantalón, también con malla de Gore-Tex y áreas reforzadas con material resistente al desgaste para aumentar su duración y con piel en la parte inferior de las piernas.

Finalmente nos encontramos con el Recon, el modelo estrella, cuyos precios son de 999,99 € la chaqueta y 949,99 € el pantalón. Son prendas destinadas a la aventura para aquellos que prefieren la alta tecnología. Integra tres capas de Gore-Tex, tejido SuperFabric que

utiliza un revestimiento cerámico para aumentar la resistencia a la abrasión y el impacto, y las mismas protecciones D30, además de múltiples bolsillos para almacenamiento. El pantalón, construido con una zona exterior de 77 % nailon poliamida, 15 % poliéster, y 8 % elastano.

EN MARCHA

Lo que podemos decir de estos equipos es en primer lugar que son muy ligeros, algo muy importante cuando te metes en el campo, al menos cuando se trata de un terreno con algunas complicaciones, que requiere conducir de pie y hacer un cierto ejercicio físico. Probablemente para el invierno vas a necesitar ponerte algo debajo, pero durante la mayor parte

del año, al final de lo que vas a hacer uso es de las aberturas de ventilación. Tienen bastantes y también podemos certificar que son impermeables, porque nuestros colegas alemanes estuvieron unos 200 km bajo la lluvia sin que calasen. La malla doble de Gore-Tex trabaja a la perfección.

Las dos prendas se pueden unir con la cremallera, pero es un poco complicado hacer uso de ella porque está muy escondida. De todos modos, si no llueve no hace falta que las abroches porque la chaqueta baja bastante y te cubre la espalda por encima del pantalón. Las protecciones D30 se notan poco. Dependiendo del modelo, puede tener más o menos refuerzos exteriores, que tampoco se dejan notar.



DEFEND



RANGER



Junto a los trajes de la gama Adventure, también tuvimos la ocasión de probar las nuevas botas creadas para esta misma línea. Al contrario que el resto de las de la marca, no tienen un estilo clásico de off road, con caña alta y una parte exterior rígida, sino mucho más bajas y con cierre por cordón y un tensor giratorio. Estas botas tienen la ventaja de ser mucho más cómodas cuando de lo que se trata es de andar, ya que a efectos prácticos son como si llevases un calzado normal. Mantienen una buena protección porque tienen suela y puntera rígidas y al tiempo ofrecen una adecuada elasticidad para caminar con ellas y estar mucho tiempo usándolas. **MV**

PEPE BURGALETA. FOTOS: FOX.



RECON



ANTIRROBOS

CUESTIÓN DE TIEMPO

A una cierta parte de los que llevamos toda la vida en moto nos la han robado alguna vez, o al menos tenemos una persona cercana a la que le ha ocurrido. Los sistemas antirrobo evolucionan al tiempo que lo hacen los de los ladrones, y aunque no hay un sistema infalible, lo mejor es que nuestra moto sea la más complicada de llevarse, o al menos para la que necesiten más tiempo.

Las motos son cada vez más caras y en muchas ocasiones las sacamos a la calle con menos frecuencia. No todos los modelos son atractivos para los cacos, aunque en este sentido te puedes llevar también una sorpresa, pero el que una moto tenga un lugar estable, también favorece si su acceso hace sencillo el trabajo de sustracción. Para intentar ahorrarte la amarga experiencia de que te roben la moto, el mercado está repleto de antirrobo de diversos tipos, cadenas clásicas, modelos unidos a los que se sujetan en los discos de freno, barras en forma de U, incluso cepos que se anclan al suelo. Muchos de ellos incluyen alarmas que avisan de su manipulación o el desplazamiento de la moto, pero los expertos coinciden en que el punto fundamental no es si el antirrobo va a ceder, que lo hará, sino cuanto tiempo es necesario para que esto ocurra, algo que hemos comprobado en esta amplia muestra.

Básicamente, hemos dividido los modelos en tres categorías: móviles, que puedes llevar en la moto o con facilidad en la mochila; híbridos, que pesan más y son más complicados de transportar; y estacionarios, que se quedan fijos, aunque el paso de una categoría a otra es un tanto fluida. Los móviles son principalmente candados de disco de freno que no permiten su unión con cadenas y por tanto no impiden que la moto pueda ser cargada en una furgoneta y desplazada a otro lugar en el que

actuar con tranquilidad. En la gama híbrida se encuentran los candados combinados con cadenas, cuyo peso depende en gran medida de la longitud de ésta y de las dimensiones de los eslabones. Algunos de ellos son adecuados para llevarlos encima de la moto como otro equipaje más, y otros tienen que ir por su peso o tamaño en un vehículo de apoyo. La categoría estacionaria incluye los sistemas que inmovilizan la moto cuando está estacionada durante mucho tiempo en el mismo sitio, en el garaje o en una farola, en forma de anclajes de suelo para candados de cadena, que frecuentemente necesitan permisos y que obligan a instalar en el suelo tacos especiales de buen tamaño.

RESISTENCIA

Para saber que tipo de antirrobo es el más adecuado, primero hay que saber cómo se roban las motos, y la opinión más generalizada es que normalmente son cargadas y desplazadas. Los bloqueos de los discos de freno no protegen contra este modus operandi. Incluso aunque incluyan sirenas de alarma sensibles al movimiento, no van a mantener la moto en el suelo. Si quieres más seguridad hay que sujetarla a un punto fijo, lo que nos lleva a la combinación que mata dos pájaros de un tiro, el conjunto de candado de disco de freno y cadena.

La herramienta habitual para romper cadenas y candados es la radial alimentada con batería y dotada de un disco de corte de diamante. Las pruebas de corte

se han realizado con una de ellas, una angular con un disco de corte de diamante estándar de 115 mm de diámetro, que cabe fácilmente en una mochila y corta la mayoría de las cadenas en un tiempo sorprendentemente corto, a menudo en menos de 30 segundos. Una más pequeña y barata, con un disco de 76 mm, tardó mucho más, pero seguro que no es la que usan los ladrones profesionales. En lo único que se parecen es en el elevado ruido que hacen al cortar el acero. Estas radiales son especialmente adecuadas para cortar las cadenas, pero en muchos casos, no tanto para lograr éxito con los candados, sobre todo si tienen un buen diseño. Algunos de disco no pueden ser cortados y divididos en dos partes de un solo intento por los discos de 115 mm debido a su falta de profundidad de corte.

En lo que sí los antirrobo han logrado un gran nivel es en lo que se refiere a que se fuerce la cerradura y se pueda trabajar en silencio. Los cortapernos que pueden transportarse de una manera más o menos disimulada por su tamaño, sólo son capaces de morder el acero endurecido de las cadenas, no de romperlas, y las cerraduras de cilindro emplean en su mayor parte los denominados llamados cilindros de cierre giratorios, que son muy resistentes a la manipulación. De hecho, en la prueba, ninguno pudo abrirse en el tiempo límite fijado, que era de tres minutos. **MV**

R. B. / P.B. FOTOS: TYSON JOPSON.



ABUS GRANIT DETECTO SMARTX 2.0



Fabricante: Abus KG, www.abus.com
Precio: 249,95 euros. **Peso:** 864 g
Dimensiones exteriores: 121 x 68 x 45 mm
Equipamiento: alarma, tarjeta codificadora, cable de carga USB-C, bolsa de transporte
Grosor del perno: 13 mm
Apertura: 7 x 50 mm
Manipulación
 Una cerradura sin llave, pero con app y funcionamiento por Bluetooth. Si te gusta, te llevas una cerradura con sistema de alarma y batería, que puede agotarse si se deja parada mucho tiempo. Para abrir y cerrar la cerradura, el teléfono móvil debe estar cerca y la conexión

Bluetooth debe estar activa. La instalación en el disco de freno es sencilla.

Transporte

Es sencillo porque su forma es práctica y no tiene bordes molestos.

Seguridad [Rotura]: Su diseño no permite cortarlo con un disco de corte de 115 mm y la alarma suena en cuanto se pone en contacto con el disco de corte.

Conclusión

Una cerradura de alta tecnología con buena protección para los que no tienen ganas de tener una llave más en el llavero que pueda rayar la placa de dirección, una solución técnicamente innovadora.

ABUS GRANIT DETECTO XPLUS 8008



Fabricante: Abus KG, www.abus.com
Precio: 219,95 euros.
Peso: 1.174 g
Dimensiones exteriores: 110 x 73 x 48 mm
Equipamiento: alarma, 2 llaves, tarjeta de código, batería
Grosor del perno: 16 mm.
Apertura: 9 x 68 mm
Manipulación
 Cerrarlo es un juego de niños, al igual que encajarlo en el disco de freno. Sin embargo, la alarma suena enseguida, incluso cuando se balancea un poco la moto, lo

que puede provocar molestas falsas alarmas. El peso del candado se nota al llevarlo. La alarma funciona con pilas.

Transporte

Pesa más de un kilo, pero con su forma compacta puede convertirse en un compañero permanente.

Seguridad [Rotura]: El diseño no permite su destrucción mediante disco de corte 115 mm, y la alarma suena en cuanto se apoya el disco de corte.

Conclusión

Un candado de disco de freno sólido y de diseño inteligente que resiste los ataques más duros y avisa enseguida que lo están intentando forzar.

ABUS 68 GRANIT VICTORY XPLUS



Fabricante: Abus KG, www.abus.com
Precio: 109,95 euros.
Peso: 646 g
Dimensiones exteriores: 88 x 65 x 65 mm
Equipamiento: 2 llaves, tarjeta de códigos, cable recordatorio para manillar, bolsa con correas de velcro
Grosor del perno: 14 mm
Manipulación
 Colocarlo puede ser un poco complicado debido al bloqueo giratorio. El perno pasa por casi cualquier hueco del disco de freno. La cinta de memoria es práctica.

Transporte:

A pesar del diseño poco convencional, no hay problema, ya que se incluye una bolsa.

Seguridad [Rotura]: El diseño en forma de hongo está bien pensado y puede llegar a poner de los nervios al ladrón. El cuerpo no se puede cortar con un disco de corte de 115 mm.

Conclusión

Se puede manipular y llevar sin ningún problema. Este sencillo y práctico Abus convence en todos los ámbitos, incluyendo el de precio. Un candado de categoría superior con características prácticas.

BURG-WÄCHTER ZYLINDER- FALTSCHLOSS 790 90



Fabricante: Burg-Wächter KG, www.burg.biz
Precio: 64,95 euros. **Peso:** 1.286 g
Dimensiones exteriores: 205 x 59 x 34 mm
Equipo: 2 llaves; Soporte para cuadro de bicicleta, más material de montaje
Longitud de la cerradura: 90 cm
Manipulación
 Debido a su diseño, su uso en motos con llantas de radios es un poco complicada. El pasador de bloqueo, que sobresale a menudo, se atasca en los radios, de manera que funciona mejor con llantas de fundición de aluminio. Como no tiene en la superficie ninguna capa de goma, a veces se producen roces duros con la llanta. Por su tamaño

no es posible usarlo en la rueda trasera por la anchura del neumático. En el delantero, a menudo está muy apretado.

Transporte

Tiene un pequeño tamaño, por lo que es muy fácil de transportar. También se puede colocar en el soporte incluido.

Seguridad [Rotura]: Después de sólo once segundos, el disco de la radial llega a su destino y lo corta, lo que reduce su efecto de protección al mínimo.

Conclusión

El diseño no es el ideal para una moto, es más un producto indicado para bicicletas y su eficacia protectora es muy limitada.

BURG-WÄCHTER BÜGELSCHLOSS



Fabricante: Burg-Wächter KG, www.burg.biz
Precio: 34,95 euros. **Peso:** 1.050 g
Dimensiones exteriores: 255 x 165 x 41 mm
Equipamiento: 2 llaves, soporte para cuadro de bicicleta con accesorios; Tapa para cilindro de cerradura
Grosor de las patillas: 13 mm
Apertura: 200 x 117 mm
Manipulación
 Este candado en U es compacto pero muy corto y sujetar el neumático delantero más habitual, de medida 120/70-17", sólo es posible en objetos delgados como señales de tráfico. El soporte de goma protege la llanta.

Transporte

Bonito y plano, cabe perfectamente en el equipaje, ya sea una maleta o en un baúl.

Seguridad [Rotura]:

En menos de 20 segundos se acaba la diversión y se separa la cerradura, lo que reduce su eficacia al mínimo.

Conclusión

Un tamaño que no se adapta a todas las ruedas delanteras y un nivel de protección bajo no son buenos argumentos. En realidad, hay que considerarlo como un modelo diseñado para bicis.

BURG-WÄCHTER BREMSSCHEIBEN- SCHLOSS 520 50 YELLOW



Fabricante: Burg-Wächter KG, www.burg.biz
Precio: 17,95 euros.
Peso: 190 g
Dimensiones exteriores: 46 x 46 x 25 mm
Equipamiento: 2 llaves, bolsa de plástico, cable recordatorio para la maneta de freno
Grosor del perno: 5,4 mm.
Apertura: 6,5 x 22 mm
Manipulación:
Trabajar con este modelo de tamaño "mini" es una maravilla. No se parece a ningún otro. Simplemente hay que colocarlo en un agujero del disco de freno, bloquear el perno y listo.

Transporte

Perfecto, la máxima puntuación. El candado y el cable de recuerdo caben incluso en el bolso de una muñeca Barbie.

Seguridad [Rotura]: Es sorprendente cuánto tiempo resiste la carcasa contra el disco tronzador de diamante. Sólo después de 41 segundos se corta la cerradura y la motocicleta queda indefensa.

Conclusión

Esta cerradura mini pequeña y súper económica impresiona en todos los sentidos. Una buena protección, un excelente manipulación y transporte que convencerán absolutamente y certifican que la protección contra robo no tiene por qué ser cara.

LOUIS ABUS DETECTO 7000 RS1 LOUIS EDITION



Fabricante: Abus, distribuido por www.louis.de
Precio: 99,95€.
Peso: 530 g
Dimensiones exteriores: 128 x 50 x 60 mm
Equipamiento: alarma, 2 llaves, bolsa de neopreno, pilas.
Grosor del perno: 10 x 5 mm
Apertura: 12 x 70 mm
Manipulación:
La cerradura es compacta, el cilindro de cierre al principio parece voluminoso y difícil de mover, y eso es precisamente lo que sucede al trabajar con él. La alarma responde temprano, lo que puede acabar en una falsa alarma simplemente con que la moto tiemble

un poco.

Transporte

Se lleva bien porque el estuche está plastificado y se incluye una bolsa de neopreno.

Seguridad [Rotura]: Su diseño hace imposible cortar el cuerpo montado en el disco de freno con un disco de corte 115 en tres minutos, y la alarma responde a la flexión.

Conclusión

Este modelo de Abus creado para el distribuidor Louis tiene buena protección, un precio decente y buena manipulación, pero puedes quejarte de algún detalle. Tiene la forma de una pastilla oscura.

LOUIS HARTMANN BÜGELSCHLOSS



Fabricante: Hartmann, distribuido por www.louis.de
Precio: 39,95 euros.
Peso: 967 g
Dimensiones exteriores: 140 x 83 x 39 mm
Equipamiento: 2 llaves, bolsa, funda para cilindro de cerradura
Grosor del perno: 13 mm
Apertura: 10 x 65 mm
Manipulación:
Debido a los largos brazos del cuerpo de la cerradura y sus estrechas aberturas, es imposible fijarlo a algunas motos como las que tienen discos con ventanillas dobles. Instalarlo en motos modernas con

discos de freno de 320 mm a veces también resulta complicado.

Transporte

Es fácil de llevar, la forma del candado con superficies lisas es buena y también viene con una bolsa.

Seguridad [Rotura]: Los aullidos de la radial al intentar romperlo duraron más de dos minutos, luego tuvimos piedad del disco y lo dejamos. Resultado superior.

Conclusión

Una gran cerradura a un gran precio, si no fuera por ese diseño que complica o impide su instalación. Antes de comprarlo, asegúrate de probarlo para ver si se adapta a tu moto.

KRYPTONITE EVOLUTION SERIES 4 DISC LOCK



Fabricante: www.kryptonitelock.de
Precio: 78 euros. **Peso:** 718 g
Dimensiones exteriores: 120 x 106 x 36 mm
Equipamiento: 3 llaves, una con LED, cuerpo y soporte de cerradura de goma, tapa para cilindro de cerradura
Grosor del tubo: 15 mm
Apertura: 48 x 55 mm
Manipulación:
Más fácil no podría ser, el soporte se desliza en el cuerpo de la cerradura y el revestimiento de goma protege la llanta o el disco de freno contra daños causados por la cerradura.

Transporte

Totalmente sencillo, cabe en todo tipo de bolsas y no provoca rayones gracias al cuerpo y soporte engomados.

Seguridad [Rotura]:

Desafortunadamente, la radial se adapta muy bien a este diseño y se puede utilizar sin problemas. El bloqueo es superado tras 28 segundos.

Conclusión

Un candado cuidado sin alarma que se puede utilizar prácticamente a ciegas. Sin embargo, la radial acaba con él en un tiempo relativamente corto.

OXFORD ALPHA XA14



Fabricante: Oxford Products LTD; www.oxfordproducts.es
Precio: 94,99 euros
Peso: 640 g
Dimensiones exteriores: 92 x 59 x 59 mm
Equipamiento: Alarma, 3 llaves, cable de carga USB, llave Allen, cable recordatorio para el manillar
Grosor del perno: 13,5 mm.
Apertura: 7 x 50 mm
Manipulación:
El Alfa tiene una batería que hay que cargar mediante un cable USB-C, lo cual es un poco complicado porque hay que quitarla primero.

Transporte

La forma del cuerpo de la cerradura está bien, pero como no está recubierto de goma, puede provocar rayones.

Seguridad [Rotura]:

El cuerpo se apoya contra la máquina de corte durante 44 segundos hasta romperse, pero la alarma no se activa de forma fiable durante un ataque de flexión, como ocurre en los discos de freno muy finos.

Conclusión

De color amarillo brillante y equipado con un cable recordatorio, alerta a los posibles ladrones y al conductor de su presencia. La protección es buena.

OXFORD BIG BOSS ALARM



Fabricante: Oxford Products LTD; www.oxfordproducts.es
Precio: 119,99 euros
Peso: 1.020 g
Dimensiones exteriores: 168 x 99 x 42 mm
Características: Alarma, 3 llaves, tapa para cilindro de cierre, grillete de goma, cuerpo de cerradura recubierto de plástico
Grosor del perno: 16 mm
Apertura: 42 x 78 mm
Manipulación

Un niño de tres años puede montar el Big Boss, el revestimiento de goma protege la llanta y el disco de freno contra daños. La alarma suena bastante tem-

prano, por lo que se pueden producir falsos avisos al empujar la moto.

Transporte

El Big Boss cabe perfectamente en todo tipo de bolsas.

Seguridad [Rotura]:

La máquina comienza a cortar, luego suena la alarma y 57 segundos después, la cerradura desaparece y la alarma sigue sonando. Así tiene que ser.

Conclusión

Un candado simple pero eficaz que se puede ampliar hasta convertirse en un candado de cadena en poco tiempo. El cuerpo negro no es lo ideal porque se olvida fácilmente que está puesto.

XENA DISC LOCK ALARM XX14



Fabricante: Xena, Langenscheidt-gmbh.com
Precio: 114,95 euros. **Peso:** 633 g
Dimensiones exteriores: 82 x 60 x 67 mm
Características: Alarma, 3 teclas, aplicación para monitorizar el estado de la batería y configurar el volumen, la sensibilidad, la duración y el retardo de activación de la alarma.
Grosor del perno: 14 mm
Apertura: 9 x 44 mm
Manipulación

Es fácil de usar, pero el cuerpo duro puede causar problemas en la llanta. Con la aplicación, puedes controlar la batería de la cerradura y configurar el volumen y la duración de la alarma, así como el retardo de activación.

Transporte

El Xena es muy fácil de transportar porque es compacto y pequeño. La carcasa no tiene esquinas ni bordes molestos.

Seguridad [Rotura]: La alarma suena rápidamente después del ataque de flexión. El cuerpo de la cerradura se parte en dos después de 1,15 minutos, luego se debe detener la alarma quitando la batería.

Conclusión

Una buena protección y un transporte sin problemas van acompañados de una buena aplicación para la configuración de alarmas. Lo único que falta es una capa de goma en el cuerpo de la cerradura.

ABUS GRANIT POWER XS 67



Fabricante/Ventas: Abus KG, www.abus.com
Precio: 159,95 euros. **Peso:** 4.465 g
Dimensiones exteriores: aprox. 160 x 160 x 110 mm
Equipamiento: 2 llaves, tarjeta de código, arco y cuerpo de cerradura de goma, tapa para cilindro de cerradura
Grosor de los eslabones: 17 mm
Apertura: 44 x 50 mm
Longitud de la cadena: 108 cm
Manipulación

Se puede utilizar como candado de disco de freno o candado de cadena. La cadena es bastante pesada, pero gracias a los eslabones cortos es fácil de poner.

Transporte:

No te gustará cargar con 4,5 kg.

Seguridad [Rotura]:

Si colocas el cuerpo sobre el disco de freno y luego introduces ambos extremos de la cadena, el tiempo de ataque aumenta a más de un minuto. Esta combinación ofrece buenos resultados.

Conclusión

El doble uso como candado de disco de freno y/o candado de cadena es fantástico y, por tanto, el efecto protector es muy bueno. El precio está bien teniendo en cuenta el rendimiento y también lo es la longitud de la cadena.

ABUS GRANIT EXTREME 59



Fabricante: Abus KG, www.abus.com
Precio: 209,95 euros. **Peso:** 2.715 g
Dimensiones exteriores: 335 x 181 x 40 mm
Equipamiento: 2 llaves, tarjeta de código, soporte de goma, cuerpo de cerradura plastificado, tapa para cilindro de cerradura
Grosor del tubo: 19 mm
Apertura: 111 x 260 mm
Manipulación

Un candado en U grande y sólido que es muy estrecho y complicado de cerrar. Sólo cabe en las ruedas delanteras, ya que el soporte de goma sobresale diagonalmente de la rueda, lo que puede hacer que resulte muy

difícil sujetarlo a una señal de tráfico.

Transporte

Bonito y plano, cabe bien en el equipaje, maleta o baúl.

Seguridad [Rotura]: Por muy torpe que seas al sujetarlo en la rueda delantera, es igualmente resistente al disco de corte, que tiene que trabajar en el grillete de la cerradura durante 52 segundos antes de que se rinda.

Conclusión

Debido a su diseño, no es ideal para motocicletas modernas con neumáticos anchos de perfil bajo, pero protege muy bien en las clásicas y las enduro con gomas más estrechas.

ABUS CITY CHAIN PLUS 1010



Fabricante: Abus KG, www.abus.com
Precio: 139,95 euros. **Peso:** 2.655 g
Dimensiones exteriores: aprox. 170 x 170 x 90 mm
Equipamiento: 2 llaves (una con luz LED), tarjeta de código, cuerpo de cerradura plastificado
Longitud de la cadena: 120 cm
Manipulación

Se nota claramente su concepción como un elemento de uso urbano. Es ligero, fácil de manejar y bastante largo para poder utilizarlo unido a todo tipo de objetos. Los eslabones cortos mantienen la cadena flexible. Ideal para personas que necesitan manipularlo muchas

veces al día.

Transporte

Pesa algo menos de tres kilos, que no es poco, pero cabe bien en la mochila y no sufres en recorridos cortos.

Seguridad [Rotura]:

Después de 21 segundos la cadena se rompió, así que teniendo en cuenta su precio, no ha tenido una actuación brillante.

Conclusión

La manipulación y su orientación al uso diario están bien, pero su efecto protector no es su punto fuerte, sobre todo con ese precio.

ABUS

GRANIT DETECTO XPLUS 8077 + 12KS LOOP CHAIN



Fabricante: Abus KG, www.abus.com

Precio: 259,95 euros.

Peso: 4.772 g

Dimensiones exteriores: aprox. 190 x 160 x 120 mm

Equipamiento: alarma, 2 llaves, tarjeta de código

Grosor del eslabón: 13 mm

Apertura: 7 x 50 mm;

Longitud de la cadena: 105 cm

Manipulación

La combinación se puede utilizar como candado de disco de freno y candado de cadena. Este último se puede colocar o colocar con cuidado, ya que las dimensiones de los eslabones son grandes. La longitud está bien.

Transporte

El elevado peso de la cadena, 3.925 g te obliga a llevarlo en una maleta o un vehículo de apoyo.

Seguridad [Rotura]: La combinación de bloqueo de disco de freno con alarma y cadena es buena. Enganchado a la mayoría de los discos de freno, el cuerpo 8077 apenas sostiene ambos extremos de la cadena. No podría ser mejor, ya que el cuerpo de la cerradura no se puede romper con un disco de corte de 115 mm.

Conclusión: Esta combinación tiene un precio alto, pero protege extremadamente bien. Se puede utilizar tanto como candado de cadena como como candado de disco de freno. Es caro, pero también bueno.

BURG-WÄCHTER

VIERKANTKETTE GKM 10/150 & GAMMA 70



Fabricante: Burg-Wächter KG, www.burg.biz

Precio: 102,50 euros

Peso: 3.320 g

Dimensiones exteriores: aprox. 160 x 140 x 100 mm

Equipamiento: 2 llaves, cuerpo de cerradura plastificado

Grosor del eslabón: 10 mm

Apertura: 25 x 27 mm

Longitud de la cadena: 142 cm

Manipulación

La longitud, el peso y las dimensiones de los eslabones de la cadena están bien. El conjunto permite agarrar la moto incluso a objetos grandes.

Transporte

El peso no es bajo, pero el tamaño del conjunto es moderado. Baúles o maletas serán sus contenedores preferidos.

Seguridad [Rotura]: Después de sólo 16 segundos, se cortan tanto la cadena como el grillete de la cerradura. Teniendo en cuenta el precio, no es una actuación convincente.

Conclusión

El rápido tiempo de apertura con la radial no es una buena noticia, lo que unido a un precio de tres dígitos, hace que encuentres una mejor protección por mucho menos dinero.

LOUIS

HARTMANN KETTENSCHLOSS



Fabricante: Hartmann para www.louis.de

Precio: 69,99 €. **Peso:** 3.515 g

Dimensiones exteriores: aprox. 140 x 140 x 110 mm

Características: 2 llaves, arco de goma, cuerpo de cerradura recubierto de plástico, cilindro de cerradura con tapa

Grosor del eslabón: 18 mm

Apertura: 39 x 58 mm

Longitud de la cadena: 100 cm

Manipulación: La cadena es delgada y tiene eslabones cortos, por lo que se puede pasar fácilmente a través de ruedas de radios y su peso está contenido. Después de engancharse a una señal de tráfico, la cadena todavía encaja en el cuerpo de la cerradura unido al disco de freno.

Transporte

El peso no es bajo, pero el tamaño del conjunto está bien. Hay que transportarlo en baúles o maletas.

Seguridad [Rotura]: Si la cadena se inserta en el candado adjunto al disco de freno, hace falta más de un minuto para que la radial haga su trabajo. Si sólo es necesario actuar sobre la cadena del collar, la protección desaparece después de 28 segundos.

Conclusión

El Hartmann tiene un rendimiento adecuado, se puede utilizar de forma flexible y además tiene un precio asequible, lo que prueba de que los productos creados para mayoristas pueden ser de muy buena calidad.

POLO

HI-Q KETTENSCHLOSS CCH10K



Fabricante: Q Kettenschloss para www.polo-motorrad.de

Precio: 39,99 €. **Peso:** 2.700 g

Dimensiones exteriores: aprox. 170 x 170 x 100 mm

Equipamiento: 2 llaves, soporte de cerradura plastificado

Longitud de la cadena: 135 cm

Manipulación

Gracias a su bajo peso y a sus eslabones cortos y compactos, la cadena es fácil de usar, incluso en ruedas de radios estrechos. Su longitud permite fijarlos a objetos más grandes.

Transporte

La cadena plegada requiere algo de espacio para su transporte, pero su peso permite llevarla en una mochila.

Seguridad [Rotura]: Después de 30 segundos, la radial había hecho su trabajo y la cadena estaba partida. Teniendo en cuenta el precio, con ella tienes una buena protección para tu moto.

Conclusión

El candado de cadena hi-Q es económico, práctico, fácilmente transportable, y, teniendo en cuenta el precio, resiste bastante bien el disco de corte.

KOHLBURG

WLADIWOSTOK



Fabricante: Kohlburg GmbH, www.kohlburg.de

Precio: 79 euros

Peso: 4.455 g

Dimensiones exteriores: aprox. 170 x 150 x 150 mm

Equipamiento: 4 llaves, cuerpo de cerradura plastificado

Longitud de la cadena: 109 cm

Manipulación

Es bastante difícil debido al peso, pero los eslabones son lo suficientemente cortos para mantener la cadena flexible. Por tanto, la conexión es práctica, al igual que la longitud de la cadena.

Transporte

Si es necesario, debido a su peso, tendrás que llevarla en una maleta o baúl.

Seguridad [Rotura]: 22 segundos es el tiempo de resistencia a la radial, que no es una buena marca, y no es suficiente para su peso, lo que parece indicar que el material empleado no es precisamente de alta calidad.

Conclusión

Si nos fijamos en el precio, la cerradura está bien, pero no es una ganga. Debido al diseño del cuerpo de la cerradura, solo se puede utilizar como cerradura de cadena.

KRYPTONITE NEW YORK LOCK LS/MC



Fabricante: www.kryptonitelock.de
Precio: 180 euros
Peso: 2.010 g
Dimensiones exteriores: 335 x 168 x 39 mm
Equipamiento: 3 llaves (1 con luz LED), cuerpo y soporte de la cerradura de goma, tapa del cilindro de la cerradura
Grosor del tubo: 19 mm
Apertura: 102 x 270 mm
Manipulación

Los candados en U funcionan muy bien en bicicletas, pero no son tan prácticos en motos porque apenas hay puntos de fijación en ellas. El Kryptonite es demasiado estrecho

incluso para ruedas delanteras de medida 120/70-17 y sólo es adecuado para las estrechas de trail de 21".

Transporte

Al ser plano y ligero, se puede transportar fácilmente en un baúl, maleta, a veces incluso debajo del asiento y, si es necesario, en una mochila.

Seguridad [Rotura]: La resistencia alcanza los 46 segundos, lo que habla de la alta calidad del acero utilizado. **Además, son necesarios dos cortes.**

Conclusión

Debido a su diseño, no es ideal para motos modernas con neumáticos gruesos, pero protege trail y motos clásicas con neumáticos estrechos.

KRYPTONITE EVOLUTION 1016



Fabricante: www.kryptonitelock.de
Precio: 157 euros. **Peso:** 4.260 g
Dimensiones exteriores: aprox. 180 x 180 x 140 mm
Equipamiento: 3 llaves (1 con LED), cuerpo de cerradura recubierto de goma
Longitud de la cadena: 155 cm
Manipulación

La cadena delgada, flexible y muy larga, simplifica enormemente la conexión. El peso es de poco más de cuatro kg, está bien. Gracias a su longitud, podrás engancharlo prácticamente en cualquier lugar. El cuerpo de la cerradura recubierto de goma no causa ningún problema.

Transporte

Está limitado por su longitud y peso, y este último se nota claramente.

Seguridad [Rotura]:

Después de sólo 22 segundos se cortó la cadena. En nuestra opinión, es un tiempo demasiado corto para su tamaño, lo que indica que el material no es precisamente de alta calidad.

Conclusión

Un compromiso decente para usar en casa y cuando te vas de viaje. La longitud es excelente, pero la resistencia a la rotura con la radial podría ser mejor.

OXFORD PATRIOT



Fabricante: Oxford Products LTD; www.oxfordproducts.es
Precio: 159,99 euros. **Peso:** 3.900 g
Dimensiones exteriores: aprox. 150 x 150 x 140 mm
Equipamiento: 3 llaves, tapa para cilindro de cerradura
Grosor del eslabón: 14 mm
Longitud de la cadena: 120 cm
Manipulación

La cadena fina, flexible y larga, facilita la conexión y su peso de menos de cuatro kilogramos facilita su manipulación. El bloqueo a veces resulta complicado debido al diseño especial de la cerradura. El cuerpo de

la cerradura no está recubierto de goma.

Transporte

Para una cadena de este tamaño y longitud está bien pero, por supuesto, el peso se nota claramente.

Seguridad [Rotura]:

La cadena se cortó después de 22 segundos. En nuestra opinión, es demasiado corto para su tamaño, lo que sugiere que el material no es precisamente de alta calidad.

Conclusión

Similar a la evolución de la Kryptonite, un compromiso decente para el hogar y el viaje. La resistencia al corte podría ser mejor.

OXFORD LK480 BOSS ALARM & CHAIN



Fabricante: Oxford Products LTD; www.oxfordproducts.es
Precio: 119,99 euros
Peso: 4.345 g
Dimensiones exteriores: aprox. 180 x 180 x 150 mm
Equipamiento: Alarma, 3 llaves, cuerpo de cerradura plastificado
Grosor del eslabón: 16 mm.
Apertura: 41 x 71 mm
Longitud de la cadena: 119 cm
Manipulación

La cadena es lo suficientemente larga y los eslabones lo suficientemente pequeños para pasar la cadena a través de las ruedas de radios correctamente. El candado,

montado en el disco de freno, todavía es capaz de sujetar la cadena.

Transporte

Es posible en caso de emergencia, porque el tamaño y el peso del conjunto desaconsejan transportar la cadena.

Seguridad [Rotura]: Si el candado se utiliza como candado de disco de freno más una cadena, el tiempo de ataque suma 1,36 minutos. Si sólo hay que cortar el grillete del candado, 57 segundos son suficientes. La alarma suena durante el ataque y más allá.

Conclusión

Una combinación de candado y cadena buena y flexible, y a un precio decente.

KOHLBURG ALCATRAZ



Fabricante: Kohlburg GmbH, www.kohlburg.de
Precio: 124 euros. **Peso:** 6.005 g
Dimensiones exteriores: aprox. 200 x 200 x 160 mm
Características: 4 llaves, cuerpo de cerradura recubierto de plástico y grillete
Grosor del eslabón: 18 mm
Apertura: 38 x 102 mm
Longitud de la cadena: 148 cm
Manipulación

El peso la hace un poco molesta al momento de sujetarla, los eslabones son lo suficientemente cortos para poder manejar bien la cadena. La longitud ayuda mucho a la hora de conectarla a objetos sólidos. El candado en sí se puede utilizar solo como candado de disco de freno.

Transporte

Hay que querer llevar encima seis kg, pero el cuerpo del candado también funciona solo como candado de disco de freno.

Seguridad [Rotura]:

Dado que el cuerpo de la cerradura puede acomodar la cadena y el disco de freno, el ataque requiere mucho tiempo. El tiempo de corte llega entonces a 1,10 minutos.

Conclusión

Un buen conjunto, y si la cadena se fija en el candado del disco de freno, se obtiene un alto nivel de protección. Sus virtudes son una buena flexibilidad, manipulación y sus amplias aplicaciones.

KRYPTONITE NEW YORK CHAIN 1217 + EVOLUTION SERIES 4 DISC LOCK



Fabricante: Allegion, www.kryptonitelock.de
Precio: 193 euros.
Peso: 6.085 g
Dimensiones exteriores: aprox. 190 x 160 x 150 mm
Equipamiento: 3 llaves (1 con LED), cuerpo y soporte de cerradura de goma, tapa para cilindro de cerradura
Grosor del eslabón: 15 mm
Apertura: 48 x 55 mm
Longitud de la cadena: 166 cm
Manipulación
 La Kryptonite se clasifica en la categoría "estacionaria" debido a su gran peso, pero su manipulación es muy buena gracias a la fina cadena con una longitud que permite

incluso sujetar la moto a los árboles. El candado en sí se puede utilizar solo como candado de disco de freno.

Transporte

Seis kilos a la espalda en carretera son demasiados, al menos en nuestra opinión.

Seguridad [Rotura]: Dado que el cuerpo de la cerradura puede sujetar la cadena y el disco de freno, el tiempo de corte resulta largo porque se eleva hasta 1,06 minutos.

Conclusión

Cuando la cadena se fija en el candado del disco de freno, ofrece un alto nivel de protección. Este conjunto tiene una buena flexibilidad de uso, buena manipulación y amplias aplicaciones.

OXFORD LK 474 OXFORD NEMESIS & CHAIN



Fabricante: Oxford Products LTD; www.oxfordproducts.es
Precio: 259,99 euros. **Peso:** 10.060 g
Dimensiones exteriores: aprox. 240 x 210 x 140 mm
Características: 3 llaves, cuerpo de cerradura recubierto de plástico, arco de goma, cubierta para cilindro de cerradura
Grosor del eslabón: 18 mm
Apertura: 40 x 53 mm
Longitud de la cadena: 195 cm
Manipulación
 Su elevado peso resulta incómodo a la hora de fijarla, especialmente en zonas urbanas. Los eslabones de la cadena son muy grandes, pero se pueden usar para asegurar ruedas de radios. El candado en sí se puede

utilizar solo como candado de disco de freno y gracias a la cadena muy larga se puede conectar a casi cualquier cosa.

Transporte

Tampoco es un problema real si tienes un vehículo de apoyo.

Seguridad [Rotura]: Dado que el cuerpo de la cerradura puede acomodar la cadena y el disco de freno, el ataque al corte acaba llevando mucho tiempo, alcanza los 2,32 minutos.

Conclusión

Si combinas el Nemesis con un anclaje al suelo, tendrás muy buena seguridad en casa y seguirás teniendo el cuerpo de la cerradura cuando estés fuera.

OXFORD BEAST ANCHOR & CHAIN



Fabricante: Oxford Products LTD; www.oxfordproducts.es
Precio: 289,99 (ancla) + 274,99 (cadena)
Peso: 19.100 g
Dimensiones exteriores: aprox. 300 x 200 x 200 mm
Equipamiento: 3 llaves, 4 tacos para anclaje al suelo, tapa para cilindro de cerradura
Grosor del perno: 30 mm.
Longitud de la cadena: 188 cm
Manipulación
 Debido al peso excesivo de la cadena, su manipulación para fijarla al soporte resulta difícil e incómoda. La cadena es demasiado grande y los eslabones demasiado voluminosos. No se puede montar sobre chasis ni

ruedas de radios y con las llantas de fundición hay que preocuparse con no rayar nada.

Transporte

Ni Rambo ni Terminator querían usar este collar de acero voluntariamente. Sólo es adecuado para uso estacionario y, aun así, sólo de forma limitada.

Seguridad [Rotura]: Con la radial la cadena terminó cediendo después de 1,26 minutos. Teniendo en cuenta el peso y el costo, no es una buena relación calidad-precio para este monstruo de candado de cadena.

Conclusión

Eso de cuanto más grande, mejor, no se aplica aquí. La cadena es demasiado grande y pesada, es complicado manejarla.

CALIFICACIÓN FINAL

	Seguridad	Transporte	Equipo	Manipulación	Total	Valoración	Precio en Euros
Puntuación máxima	60	10	10	20	100		
Abus Detecto XPLUS 8008	55	8	7	18	88	Muy bueno	219,95
Abus Detecto XSmartX 2.0	55	8	7	17	87	Muy bueno	249,95
Oxford Big Boss Alarm	55	7	8	17	87	Muy bueno	119,99
Abus Detecto Louis-Edition	55	8	7	16	86	Muy bueno	99,95
Xena Disc Lock Alarm XX14	55	8	5	18	86	Muy bueno	114,95
Abus 68 Gr. Victory XPLUS	55	8	5	16	84	Muy bueno	109,95
Abus Granit Power XS 67	55	4	4	15	78	Bueno	159,95
Abus Detecto 8077 + Chain	55	3	5	15	78	Bueno	259,95
Hartmann Kettenschloss	55	4	2	17	78	Bueno	69,95
Oxford Big Boss & Chain	55	3	7	12	77	Bueno	199,95
Abus Granit Extreme 59	50	7	3	16	76	Bueno	209,95
Burg-Wächter 520 50 Yel.	40	10	5	18	73	Bueno	17,25
Kryptonite NY Chain 1217	55	1	4	13	73	Bueno	193
Kohlburg Alcatraz	55	2	2	12	71	Bueno	124
Hartmann Bügelschloss	55	6	2	6	69	Bueno	39,99
Oxford LK474 Nemesis & C	55	0	2	9	66	Bueno	259,99
Oxford Alpha XA14	35	7	7	16	65	Bueno	94,95
Kryptonite NY Lock	45	7	5	4	61	Satisfactorio	180
Oxford Beast A. & Chain	55	0	2	3	60	Satisfactorio	564,98
Kryptonite Evo. Dis Lock	25	9	4	20	58	Satisfactorio	78
hi-Q Kettenschloss CCH10K	30	5	2	17	54	Satisfactorio	39,95
Abus City Chain 100	20	5	4	17	46	Suficiente	139,95
B.W. GKM 10/150 Gamma	15	7	4	17	43	Suficiente	102, 50
Kryptonite Evolution 1016	20	3	4	15	42	Suficiente	157
Burg-Wächter Bügelschloss	15	8	5	14	42	Suficiente	34,95
Oxford LK745 Patriot	20	4	2	14	40	Suficiente	159,95
Kohlburg Wladiwostok	20	3	2	12	37	Suficiente	79
Burg-Wächter Faltschloss	10	9	5	13	37	Suficiente	64,95



CONCLUSIÓN

A riesgo de repetirlo, incluso un mal antirrobo es mejor protección que ninguno. Todos los probados tienen un nivel alto al ajuste y manipulación de las cerraduras, pero hay claras diferencias en los materiales y el diseño. Aunque una radial inalámbrica hace ruido, sigue siendo la herramienta preferida de los ladrones y los fabricantes de antirrobo deben tomarse en serio esta herramienta de ataque y reaccionar en consecuencia. Burg-Wächter con el 520 50 o Louis con el candado de cadena Hartmann demuestran que una buena protección no tiene por qué ser muy cara. Abus, hay que reconocerlo claramente, es la firma líder, pero Oxford y Xena también tienen muy buenos productos.

MANUEL LETTENBICHLER

KRAISER



El piloto alemán Manuel Lettenbichler han conquistado su cuarto título en el certamen más prestigioso de la modalidad del hard enduro, y que además supones su tercera corona consecutiva en el Mundial. El de KTM lo ha hecho superando una complicada temporada, marcada por unas lesiones que incluso amenazaron su progresión en las últimas pruebas. Apenas una semana después de su gran logro, pudimos hablar con el simpático Mani, no solo sobre su última temporada sino de la situación general del hard enduro.

Este año has logrado ganar el título pese a tener un final de año bastante accidentado.

- "Sí, en la Sea to Sky tuve una fuerte caída, en la que me lastimé seriamente el tobillo y la muñeca, hasta el punto de no saber si podría correr la Hixpania. Y aun encima en España me caí en una bajada y volví a lastimarme el mismo tobillo... Al final pude seguir y hacerme con el título, pero resulta que tenía un ligamento roto del tobillo y el otro con una extensión importante, y todavía hoy tengo líquido en la muñeca -diez días después de la carrera-. Lo bueno es que no hay huesos rotos, así que no hay que operar y basta con reposo".

- ¿Qué cambios crees que habría que hacer para hacer más atractivo el Mundial de Hard Enduro?



Lettenbichler comenzaba el año con dos triunfos consecutivos en el Valleys Hard Enduro de Inglaterra y el Erzberg Rodeo de Austria, cuya emblemática cantera vemos en esta imagen.

- "Creo hace falta un campeonato mejor estructurado y que sea más fácil de seguir para los aficionados. Reglamentos y formatos de carrera más parecidos, para que todo el mundo sepa que, por ejemplo, los sábados es el día de las clasificatorias y el domingo, la carrera".

- **¿Crees que el hard enduro se está volviendo demasiado extremo?**

- "Si el certamen estuviera un mejor estructurado también ayudaría a esa cuestión. Cada organizador quiere que su carrera sea la más extrema y difícil, y creo que hay que vigilar que no sobrepasemos unos límites. Esto ya sucedió en el pasado, como en la Erzberg de 2015, cuando solo terminaron cuatro pilotos, entre ellos mi padre -Andreas Lettenbichler-, y todos fueron declarados ganadores. Entonces se vio que se habían pasado, y se volvió

un poco atrás en el nivel de dificultad. Pienso que una carrera debe consistir en que los pilotos vayan encima de las motos y no tengan que empujarlas todo el rato. Está claro que en ciertas situaciones no es fácil predecir el nivel de complicación, especialmente por la meteorología que puede convertir en imposible una zona que en seco no tendría problemas. Estaría bien que quien prueba el recorrido fuera el mismo en las todas las citas para que haya un nivel parejo".

- **¿Hay algunas pruebas del calendario que sean más asequibles otras?**

- "Desde luego que depende de la carrera. Está claro que en todos los deportes se busca el límite. Si nos fijamos en el enduro normal, en EnduroGP, también van a un ritmo endiablado y no hay lugar al mínimo fallo. Pero en nuestra modalidad cuando

se alcanza el límite significa que no puedes superar el obstáculo encima de la moto. Por ejemplo, el Sea To Sky (Turquía) de este año fue muy, muy complicado, más que otras veces.. Sin embargo, en la Valleys Hard Enduro (Inglaterra) fue una carrera intensa y con un ritmo elevado pero no había nada imposible de pasar montado en la moto. Claro, como siempre, salieron algunos comentarios de que era muy fácil y que eso no es hard enduro, pero hay que entender que el ritmo también es un factor de dureza y dificultad".

- **En hard enduro las motos de dos tiempos son la opción mayoritaria ¿Crees que se podría competir al mismo nivel con una cuatro tiempos?**

- "Es un tema del que hemos hablado entre nosotros alguna vez. Está claro que hoy en día la 300 de dos tiempos es

"Letti" en ascenso hacia un nuevo triunfo en la prueba de Romaniacs, volviendo a lo más alto tras perderse la cita anterior por lesión, lo que supuso su único cero en 2024.



El simpático "Mani" se ha ganado la simpatía de aficionados y rivales por su personalidad cercana y alejada de la melomanía.



En el Sea To Sky de Turquía, Lettenbichler lograba la heroicidad de llevarse el triunfo pese a sufrir una fuerte caída en la que se lesionaba el tobillo y la muñeca.





la moto ideal para hard enduro, tanto por su ligereza como por la respuesta del motor. Pero creo que sería posible hacerlo parecido en una cuatro tiempos, e incluso si el ritmo fuera un poco más lento, tampoco estaría mal. Quizá cambie un poco la modalidad, pero estoy seguro de que podremos seguir haciendo locuras con esas motos. Pero la clave es que si la situación es la misma para todos tampoco cambiaría mucho el resultado. Por ahora debemos estar contentos de poder pilotar una dos tiempos por los terrenos más abruptos del mundo, y mientras nos dejen lo seguiremos haciendo. Quién sabe, quizá para cuando ya no se puedan usar ya me habré retirado, jejeje”.

- Hace poco se te ha visto rodando con la nueva KTM Freeride E. ¿Cómo es eso de ir con una moto en silencio?

- “Sí, ya conocía el anterior modelo y estuve una jornada entera rodando con la nueva versión. Fue muy chulo poder probarla, y diría que se siente más con una moto “convencional”, aunque está claro que sigue habiendo diferencias. Me sorprendió las cosas que se podían hacer en las subidas y las bajadas, y tiene detalles positivos como los dos frenos en las manos, que en hard enduro resulta muy práctico. Yo creo que es una moto muy positiva para que nos dejen seguir montando en moto entre los árboles, porque te quitas el problema del ruido”.

- ¿En algún momento de los últimos años te has sentido quemado o desmotivado como ocurre a veces a los multicampeones?

- “Como deportista está claro que es bueno tener momentos de descanso entre temporadas. Por ejemplo, el año pasado, después de mi temporada perfecta, toda la presión desapareció. Pero el tiempo de relax fue muy corto porque enseguida empezó el Superenduro. Así que al llegar las Navidades no quería ver una moto en una semana al menos. Me vino genial porque pude ir a esquiar y estar con lo míos. Es súper importante para la salud mental poder evadirse de vez en cuando

y no pensar en la rutina. Y lo mejor es que al final de esos días ya vuelves a tener unas ganas enormes de subirte a la moto y cuando lo haces pilotas mejor”.

- ¿Se empiezan a ver categorías para motos trail en pruebas de hard enduro. ¿Qué piensas de esto?

- “Estaría bien que eso creciera, porque sería una forma de atraer más gente a nuestro deporte, ya que el mercado de las adventure es muy grande. Hace poco hice una sesión de fotos para Fox, con la nueva línea de ropa adventure que tienen, y fue la primera vez que hice off road con una moto de esas. Llevé una KTM 1290 Adventure y lo disfruté un montón, me impresionó bastante lo que se puede hacer con ella. Es difícil saber el límite de estas motos, aunque el mejor ejemplo es Pol Tarrés, que hace cosas increíbles con su Ténéré, incluso algunas que yo me lo pensaría con mi moto de enduro, jejeje. Sin duda, sería bueno tener una categoría para esas motos, porque atraería a más audiencia e incluso a otros fabricantes. Quién sabe, algún día podría interesarme competir en ella, como si fuera un nuevo reto”.

- ¿Quiénes crees que serán tus principales rivales el año que viene?

- “Yo creo que Billy Bolt volverá a ser uno de principales rivales el año que viene. Billy ya ganó el título en 2021, que fue una gran temporada, que atrajo a muchos espectadores, porque terminamos empatados a puntos, a triunfos e incluso a segundos puestos, y el título se decidió porque él tenía un tercer puesto más que yo. Cuando hay luchas de este tipo es genial. Diría que Billy y yo elevamos el nivel hace un par de años, y ahora los demás están siguiendo la progresión, como Mario Román y Wade Young, que este año han sido muy competitivos. También me sorprendió Mitch Brightmore, que terminó sexto en la Hixpania, y es genial ver a un junior progresar de esa manera”. **MV**

MARCOS ABELENDA.

FOTOS: KTM (FUTURE7MEDIA).

Manuel y el equipo KTM Factory Racing celebrando el cuarto título del alemán. Letti seguirá empleando la KTM 300 de dos tiempos en la próxima campaña.



Lettenbichler volverá a ser el único integrante oficial del Team Farioli en el Mundial de Hard Enduro en 2025.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO

26=1

En la temporada 2024 el número 26, el de Josep García, ha vuelto a sumar 1. Doblete de títulos Scratch y de E1 para el de KTM. Antoine Magain y Sergio Navarro completan el podio de la clasificación absoluta Scratch.



Sherco no se queda sin títulos. Antoine Magain es el Campeón de E3 con su SE 300 2T, y finaliza Subcampeón Scratch. El belga suma su segundo título de Campeón de España tras ganar en E1 en 2022.



Gran temporada del equipo WP Eric Augé. Título de Campeón Junior Open para el chileno Juan Pablo Clericus, que esta temporada ha sido la primera en Europa. Además acaban como subcampeones Jaume Betriu (E3), Adrià Sánchez (E1) y Lluís Gonfaus (Junior Open).



Memorable 2024 de Mireia Badia: Campeona del Mundo Women y Campeona de España de Fémimas.



Intocable en 2024. Pleno de victorias Scratch y de Enduro 1 para Josep García con la KTM 250 EXCF. Pepin ya acumula 16 títulos nacionales en su palmarés: 14 en categorías Sénior y 2 en Júnior.



Sergio Navarro es el Campeón de España de Enduro2 2024 y top 3 de la Scratch con la Husqvarna FE 350 -en 2023 fue Subcampeón de España de E1 con la 250-.



¡Memorable! El proto Alfer VR 125 conquista el Nacional Junior 125 con Yago Domínguez. El anterior y único campeonato nacional de 125 de Alfer hasta la fecha fue en 1986 con Jordi Girona.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TRIAL

DOMINIO ROJO

Jaime Busto y GASGAS sellan un nuevo título en la categoría máxima TR1 del Nacional de Trial. Con 5 victorias en 8 pruebas el dominio rojo ha superado a la oposición de Gabriel Marcelli con su Montesa, que ha ganado las otras 3 pruebas. Al final solo 7 puntos han definido el título en un apretada temporada.

Gran año el de Marcelli y Montesa,
venciendo la cita final en La Nucía.
En TR2 el nipón Shinya Hirohata
ganaba la prueba final y ha sido 5º.



En TR1 medalla de oro para Jaime Busto y plata de Gabriel Marcelli. Adam Raga se despide en su carrera deportiva con un bronce.



La gran promesa americana, Ryon Land, ha ganado el título en Junior con Vertigo. Ramón Godino ha sido subcampeón y Marcos Combarro, tercero.



Campeones de España juntos: Busto (TR1); Haga (TR2); Land (Junior); Pechackova (Femenino TR1); y Martí (Cadete 125)



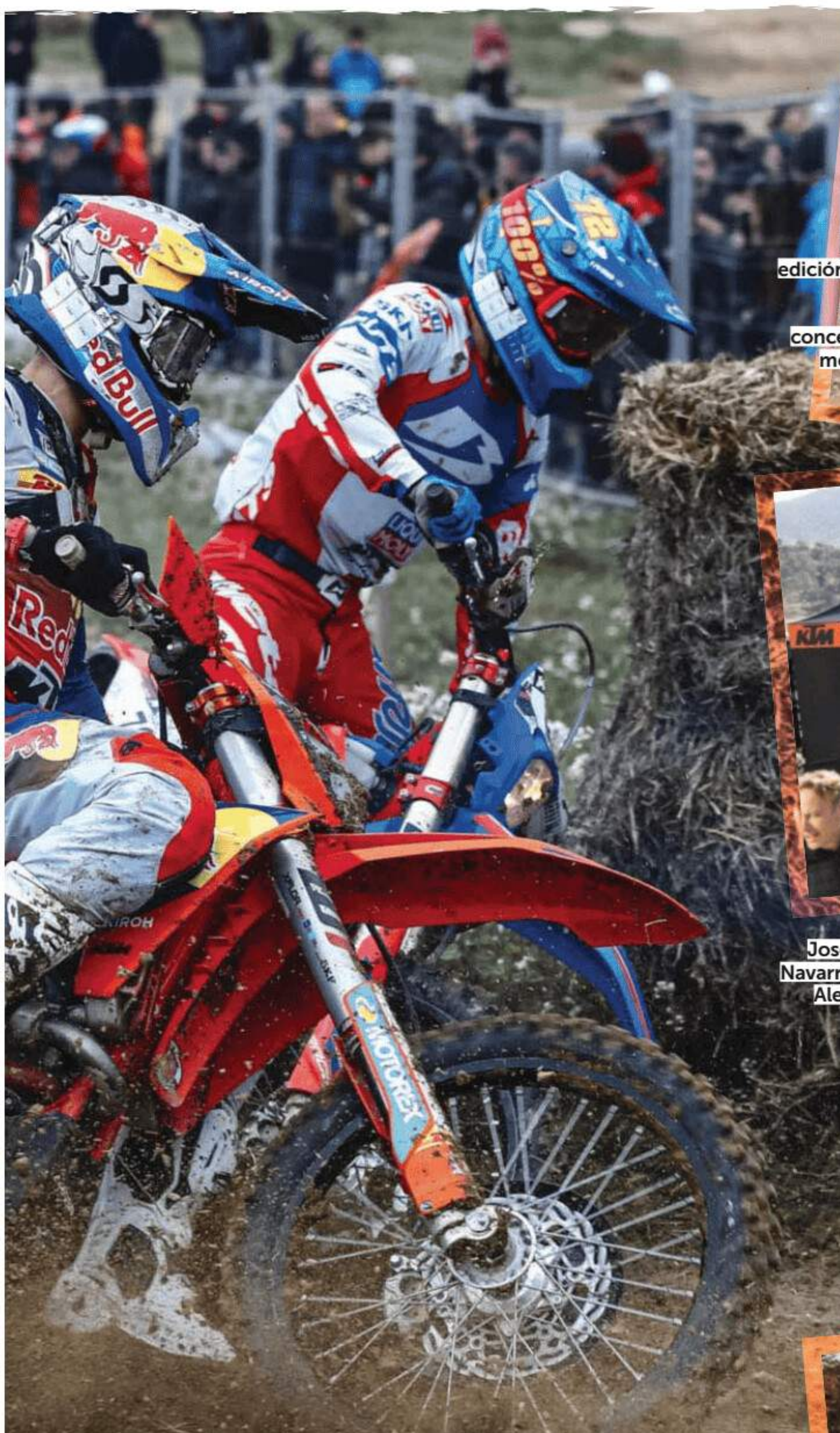
Doblete de GASGAS con título en las dos categorías principales. En TR2 Sondre Haga vencía con la TXE eléctrica. En TR2 Pau Martínez ha sido 2º y David Fabian, 3º.



Denisa Pechackova ha sido la mejor en Femenino TR1. Laia Pi (izda) y Daniela Hernando (dcha.) la han secundado.







ENDUROC 2024

Josep García logró su quinta victoria en el Enduroc, la gran fiesta de clausura de la temporada de enduro. Más de 740 pilotos han participado en el mega evento entre ellos, ocho campeones del mundo de motociclismo.

Decimocuarta edición del Enduroc, gran evento deportivo y de concentración de la moto de enduro.



Más de 2.000 asistentes no se perdieron el evento en la finca Les Comes en Súria, Barcelona.

Top 5 Enduroc:
Josep García, Sergio Navarro, Bernat Cortés, Alejandro Navarro y Cris Guerrero.



Josep García ganaba la superpole. Pau Tomás, Alejandro Navarro, Bernat Cortés y Olszowy acabaron detrás.



La edición de este año ha sido una de las más multitudinarias, con más de 740 pilotos participantes.



En el Enduroc han participado desde jóvenes pilotos de 16 años hasta veteranos del enduro con más de 70 años.



No faltaron las competiciones específicas para los más pequeños.



El Campeón del Mundo de Enduro Scratch y E1, Josep García, logró el doblete: ganó el sábado la carrera espectáculo Superpole y el domingo vencía el EnduRoc En la foto con los hermanos Pep y Cesc Vila, alma mater de la prueba.

Siempre arriba acaba Sergio Navarro (Husqvarna). Ganó en la pasada edición de 2023 y ha sido segundo en 2024.



Recorrido para todos y de gran disfrute endurero en el Enduroc.



Montar en grupo de amigos y pasar un gran fin de semana es el espíritu de la prueba para muchos.



Con más de 450 pilotos compitiendo, la categoría Amigos ha sido la más multitudinaria del Enduroc.



Josep García vence el Enduroc por quinta vez, superando en número de victorias a Oriol Mena. El de KTM ha ganado en 2016, 2019, 2021, 2022 y 2024.



Buen hacer de Pau Tomás (Beta), sobre todo el sábado, segundo en la Superpole.

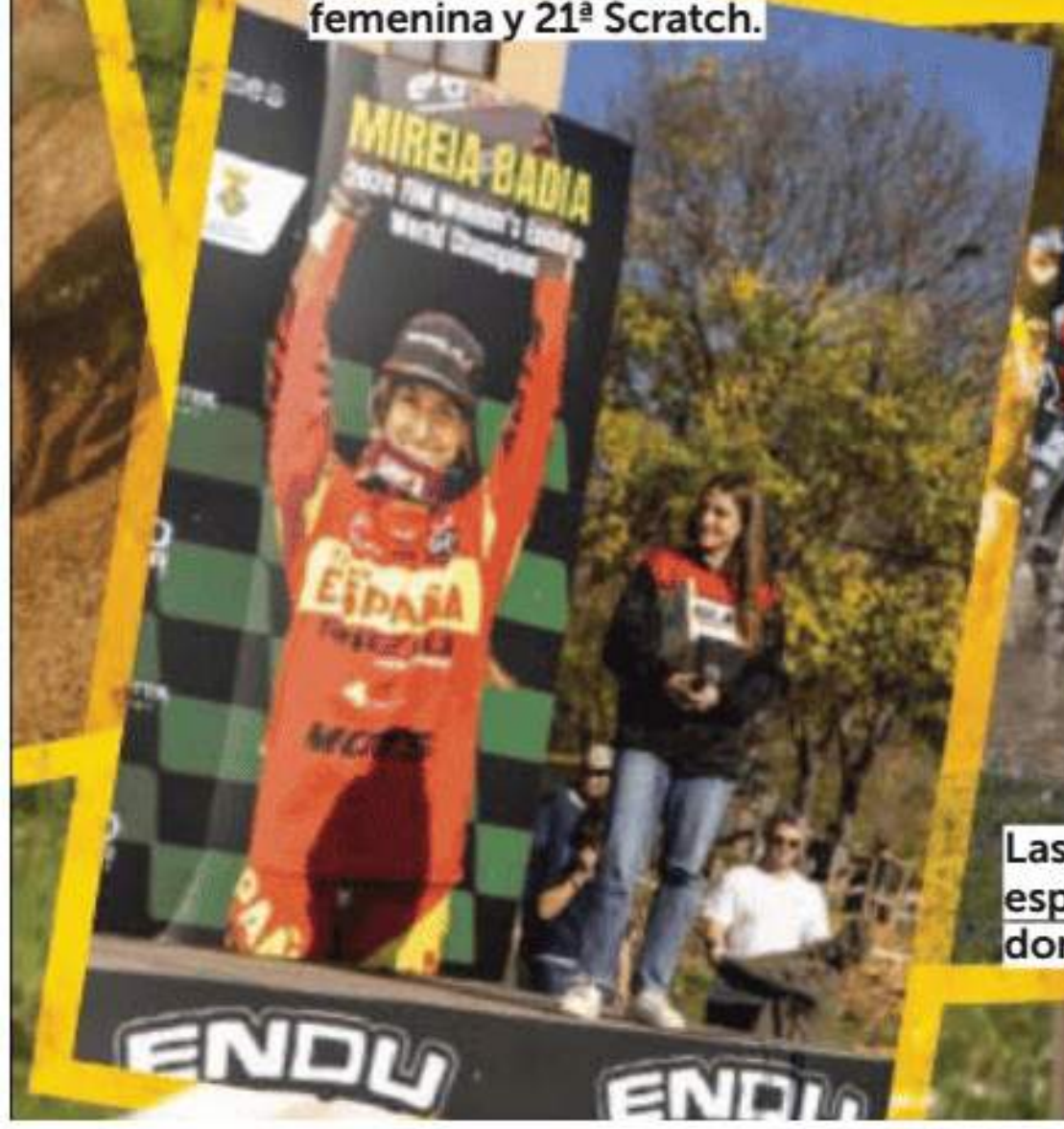


Los pilotos recorrieron el circuito de 36 km. Un terreno muy variado con saltos, senderos, caminos amplios y zonas de rocas.



Gran carrera de Mireia Badia. La Campeona del Mundo y de España Fémias fue la mejor en la categoría femenina y 21ª Scratch.

Esta edición tuvo el privilegio de ver compitiendo a 8 campeones del mundo de motociclismo: Josep García, Pedro Acosta, los hermanos Carlos y David Checa, Mireia Badia, Remy Gardner, Antoine Méo, y Sergio Navarro.



Las trail tuvieron mangas específicas. Antoine Méo (Ducati) dominaba en estas carreras.



BETA CROSS 125 '01 XAVI GALINDO

ORIGEN ROJO

Se toma una Honda CR 125, se prepara el motor hasta los dientes, se montan unas suspensiones bien afinadas, y se fabrican unos nuevos adhesivos y una exclusiva funda de asiento. ¿El resultado? Una Beta Cross 125.





Siempre hemos estado convencidos en MOTO VERDE del potencial que tiene la Honda CR 125. Una y otra vez hemos asegurado que la "octavo de litro" japonesa constituye una de las mejores bases para, sobre ella, efectuar preparaciones, siendo la fiabilidad una de sus mayores virtudes.

En Beta Trueba y el preparador catalán JMC conocen estas ventajas, y por ello han elegido una CR 125 para proporcionarle al piloto Xavier Galindo una montura que le puede hacer ganar carreras en el Campeonato de España.

Esta moto llama la atención por dos cosas: en primer lugar, por su singular estética y "cambio" de marca, abandonando su tono rojo original en favor del color azul habitual en las Beta de enduro -y los ciclomotores italianos-; en segundo término, por su potencial en los trazados naturales de motocross, en los que se ha mostrado como una de las motos más válidas en lo que llevamos de certamen durante la campaña 2001. Lástima que ahora mismo la lesión de Xavi le impida seguir cuajando buenas actuaciones, razón por la cuál también hemos contado con la colaboración del piloto Josep Alonso para esta prueba y la pertinente sesión de fotos.

La predilección de Galindo por el motocross llegó después de su etapa inicial en el trial, en la cual se forjó una gran relación con Antonio Trueba que ha posibilitado el proyecto de esta Beta Cross.

JMC & SRS

Desde que la Beta de Xavier Galindo hizo aparición en el Nacional, las voces más expertas coincidían en que se trataba de una de las monturas más potentes y que más corría de todas las que tomaban parte en el certamen estatal. Este fue un motivo más que suficiente para intentar ponernos a los mandos de esta Cross 125. Queríamos saber si las apariencias eran realidad o todo se reducía a una simple ilusión óptica.

Antes de comprobar lo mucho o poco que corre, conviene realizar un repaso a todo el trabajo efectuado en esta moto. En la alimentación se ha recurrido a un carburador Keihin, con el cual Jesús Balaguer, de JMC, ha comprobado que se logra una mayor potencia que con el Mikuni que trae de serie la moto japonesa.

La caja de láminas se ha tomado de la Honda CR 125 del 2000, que contaba con un diseño de tres pétalos en lugar de dos como el modelo actual. Por otra parte, las propias láminas las construye Carbono Racing, que trabaja con estrecha colaboración con el preparador catalán para el desarrollo de nuevos productos.

En el cilindro no hay nada que llame la atención, aunque no se ha librado de retoques artesanales

La suspensión estaban trabajadas por Felipe Higuera, del taller de preparaciones HRG. El trabajo incluía modificaciones en los hidráulicos y muelles.

La Beta de Galindo se articulaba sobre la CR 125 de 2001, la segunda generación de la "Hondita" con chasis de aluminio, que se había estrenado en los modelos de 1998.

En 2001, Beta todavía no había lanzado sus modelos de enduro, por lo que esta decoración en azul se basaba en la RR-T de 50 cc.

El embrague de la transmisión recurría a discos de la marca Baikor, con un diseño más reforzado frente al componente de origen.

La preparación del motor combinaba modificaciones artesanales a cargo de Jesús Balaguer (JMC) y componentes de la marca italiana SRS.



FICHA TÉCNICA

COSTE (PREPARACIÓN):
340.000 PTAS. (2.043 €).

MOTOR

- * **Cilindro** con lumbreras de escape y carga modificadas por JMC.
- * **Culata** SRS trabajada por JMC (mayor relación de compresión).
- * **Conjunto de escape** HGS.
- * **Encendido** SRS programado por JMC.
- * **Carburador** Keihin (de serie, Mikuni).
- * **Láminas** Carbono Racing.
- * **Embrague** con discos Baikor (mayor resistencia).

PARTE CICLO

- * **Suspensiones** originales Kayaba preparadas por HRG.
- * **Protector de manillar** Beni Moto.

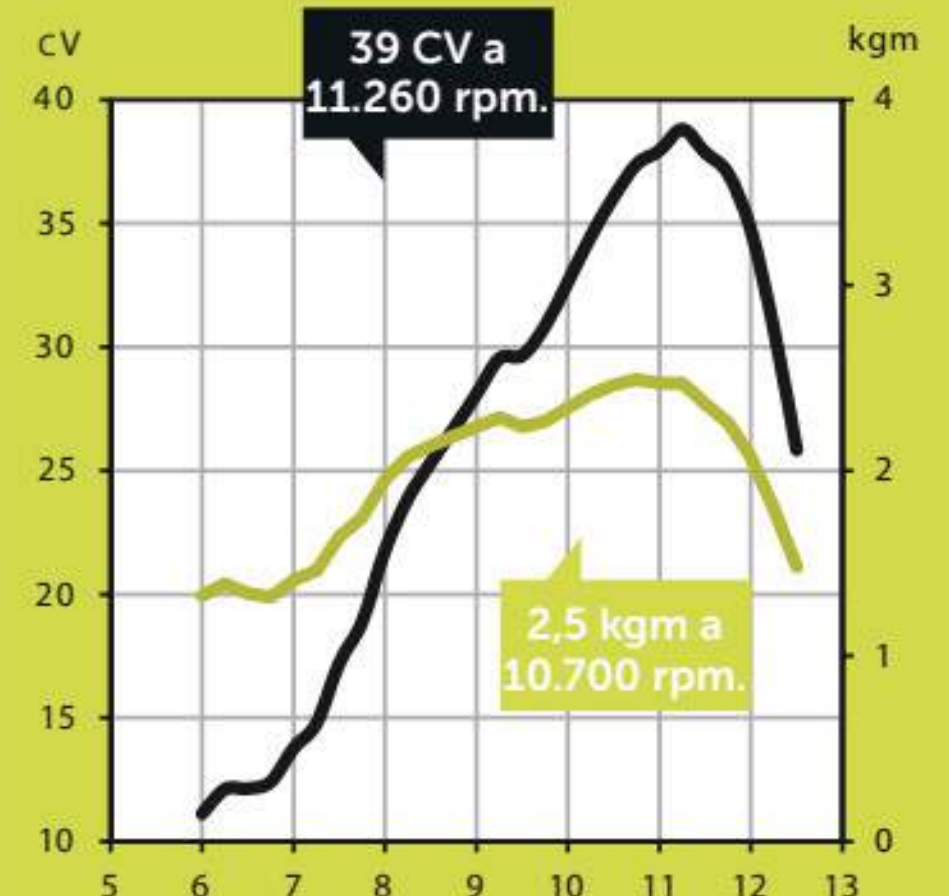
NUESTRAS MEDICIONES

Peso verificado (lleno):
99,4 kilos.

Potencia máxima: 39,1 CV a 11.260 rpm.

Par máximo: 2,5 kgm a 10.700 rpm.

Potencia específica:
313 CV/l.



La culata del motor procedía de SRS, aunque modificada por JMC.



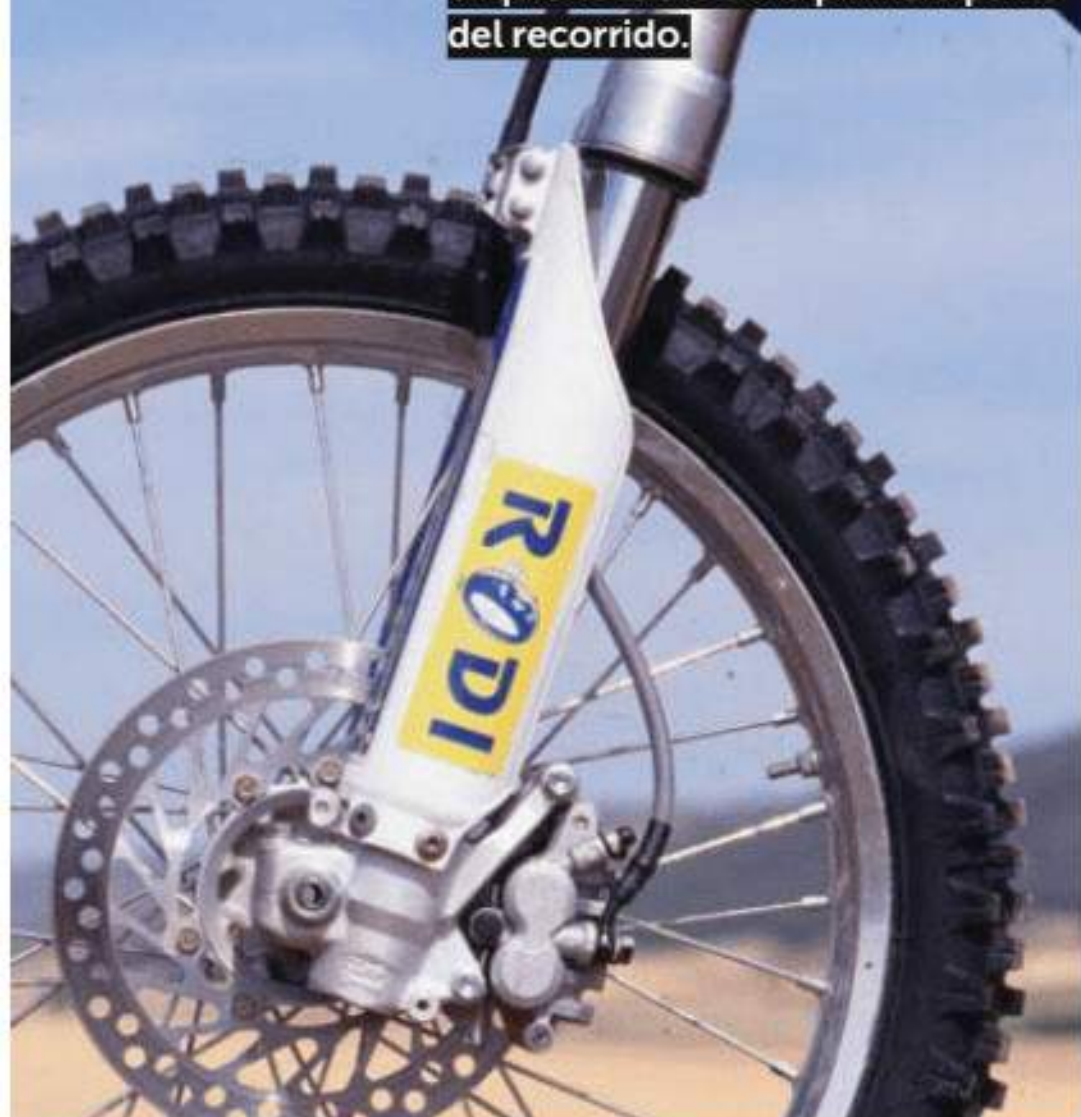
En JMC recurrían a un encendido SRS reprogramable.



Galindo alternaba en su Beta un escape HGS con otro SRS según el trazado.



Excelente respuesta en la suspensión delantera, con un exquisito tacto en la primera parte del recorrido.



MOTOR COMPLETO Y AGRADABLE DE LLEVAR IMAGEN LLAMATIVA



COSTE DE PREPARACIÓN ELEVADO



tanto en las lumbreras de escape como en los trófers de carga, para mejorar los flujos de entrada y salida de gases. Por su parte, la culata es una de la firma italiana SRS, aunque muy trabajada por JMC, que proporciona una mayor relación de compresión.

Se han probado varios tubos de escape, siendo el SRS el que más ha convencido a todos, aunque para la prueba se ha montado un HGS de parecidas características.

El encendido, que es de tipo programable, también es un SRS, aunque en este caso JMC ha diseñado una curva específica para las características de este especial propulsor.

Debemos destacar que en el embrague se montan discos Baikor, que resultan algo más resistentes que los estándar. Esta mezcla entre los productos SRS y las mágicas manos de JMC tiene un precio: entre unas cosas y otras, os costará algo más de 340.000 pesetas el disfrutar de una preparación como esta.

MUCHO PAR

Es cierto que en la actualidad se busca una cifra de potencia máxima espectacular, olvidando en algunas ocasiones otras características tan importantes como la entrega de potencia, la respuesta general o el medio régimen. Precisamente en esa franja esta moto guarda sus mejores argumentos, aunque no los únicos, puesto que también estira muy bien.

La Beta de Xavi Galindo no tiene circuitos o lugares preferidos, sino que se desenvuelve bien en todos los terrenos.

Desde el momento de la arrancada, empieza a mostrar sus virtudes: ni un solo vacío de potencia en toda la gama de revoluciones, y eso da una confianza tremenda a la hora de pilotar con decisión y soltura. Es posible que en subidas pronunciadas haya mejores motos en este Campeonato de España, pero quizá no existe un motor tan completo y agradable de llevar.

Se ha conseguido una elasticidad impropia de una mecánica del "octavo de litro", así como una respuesta muy contundente y eficaz a cualquier insinuación del puño del gas. No se puede pedir mucho más: la Beta Cross de Galindo funciona muy bien, tanto en las partes rápidas como en las zonas de curvas lentas y enlazadas.

En nuestro banco de potencia Bosch, los 2,5 kgm de par motor que desarrolla este propulsor se consiguen a 10.700 revoluciones. No se ha podido llegar a los 40 caballos de potencia máxima, pero se queda cerca, y para un motor Honda, 39,1 CV es un valor muy bueno, teniendo en cuenta el régimen al que se alcanzan.

Para las suspensiones, se ha confiado en el "gurú" de los muelles y los hidráulicos: Felipe Higuera (HRG), quien ha dejado unos tarados excepcionales, que se ven complementados con un exquisito tacto en la primera parte del recorrido.

Definitivamente estamos ante una de las motos más brillantes de este Nacional. La Honda CR 125 que decidió cambiar de nombre nos ha dejado un buen sabor de boca. **MV**

TEXTO Y FOTOS: JAVIER BARRANCO.
COLABORA: JOSEP ALONSO.

Conclusión

El patrocinio en competición no siempre se reduce a la exhibición de tecnología propia, sino también a la promoción de imagen de marca. Casos como el Galindo, que corría con una CR rebautizada como Beta, ha habido muchos; la Rieju (Honda) de Manu Rivas, las Harley-Davidson (Aermacchi) de cross de los 70, las Suzuki (Kawasaki) RM 65 y un buen puñado de motos KTM que corren el Dakar bajo otros nombres.





CAMPEONES SCRATCH

VELOCIDAD

El enduro es de las únicas especialidades motociclistas en la que la cilindrada o la potencia de una moto no resultan fundamentales para lograr la victoria. Aquí todavía cuentan más el piloto y sus manos. Como ejemplo, Josep García ha ganado el título del Mundial de Enduro Absoluto en 2024 con una KTM 250 4T, con la que no corre sino vuela. ¿Qué más quieres de mí?

Aunque con el paso del tiempo la especialización de las competiciones de enduro se ha incrementado, reduciendo el número de categorías, sigue siendo el campeonato más abierto de todas las especialidades motociclistas, como bien ha demostrado en esta edición Josep García, que a lomos de su KTM 250 4T de la clase E1 se ha adjudicado el título de EnduroGP, el campeón absoluto de la especialidad. En los orígenes del Campeonato de Europa de Todo Terreno, que se puso en marcha en 1968, había ocho categorías en liza: 50, 75, 100, 125, 175, 250, 350 y 500 cc. Como es fácil de imaginar, las diferencias entre ellas eran mínimas, con un salto de cilindrada de una a otra muy pequeño, lo que permitía producir motos para diferentes categorías con leves modificaciones. Eran tiempos en los que el todo terreno estaba dominado por los

fabricantes del este de Europa: Zündapp dominando en las categorías inferiores e intermedias junto a Simson, Puch en la media cilindrada, y las poderosas marcas del otro lado del Telón de Acero, MZ y sobre todo Jawa, en las categorías superiores.

La familia siguió creciendo. En 1977 llegó la categoría 750 cc, en 1979 se introdujo la clase 1.000 cc, y en 1980 la de hasta 1.300 cc, una categoría nacida expreso para permitir la participación de las todopoderosas BMW GS, con su mastodóntico motor boxer, que dominaría la clase casi en solitario con Rolf Witthoft, piloto versátil donde los haya, que en los inicios del Campeonato de Europa logró nada menos que siete títulos –seis consecutivos– en la categoría de 125 entre 1968 y 1975 a lomos de las eficientes Zündapp, que tenían sin lugar a dudas el motor más eficiente de 125 cc del mercado. André

Malherbe, también con Zündapp, fue campeón de Europa de motocross en 1973 y 1974 antes de que el campeonato adquiriera rango mundial.

Con tal variedad de clases, once nada menos en 1980, era difícil distinguir cuál era la clase superior. Primaba la atención sobre las clases superiores, en especial la categoría de 350 cc, donde Kvetoslav Masita y su Jawa campaban a sus anchas. Pero sus compatriotas Frantisek Mrázek con la Jawa 250 y Zdenek Cespiva con la Jawa 500, no resultaban menos eficaces sobre las potentes motos del bloque del Este.

Pero, ¿quién era el mejor piloto en aquel momento previo, cuando todavía hablábamos del todo terreno? Lo que estaba muy claro es que había pilotos especializados en determinadas clases, porque al igual que Masita dominaba en 350, el alemán Andreas Brandl brillaba con la Zündapp 75 (cuatro títulos en



Alessandro Gritti, uno de los grandes del enduro italiano, destacó sobre todo en 250.



Andrea Verona ha sido muy efectivo en el Mundial con su GASGAS.



Juha Salminen es la referencia absoluta del enduro contemporáneo por su versatilidad. Campeón del Mundo con todo tipo de cilindradas.



Stefan Merriman llegó desde Australia y sorprendió en el Mundial.



Gualtiero Brissoni, siempre rápido en categorías intermedias.



El equipo checo ganador en los Seis Días de El Escorial, Madrid. Ahí están Mazek y Masita.



El malogrado Mika Ahola, genuino representante de la escuela finlandesa,



El gran dominador contemporáneo del mundial de enduro scratch es Steve Holcombe... con permiso de Josep García.



Mario Rinaldi aupó el enduro italiano hasta grandes éxitos mundiales.

75 y uno en 50), sus compañeros y compatriotas Josef Wolfgruber en 100 (cinco títulos) y Rolf Witthoft lo hacía en 125 (siete títulos), y el checo Mrázek en 250 (cinco títulos). Pero si tenemos que distinguir a un piloto polivalente donde los haya, ese fue el alemán Erwin Schmider, que fue campeón de 500 en 1968 y 1969 en Jawa, y a continuación enlazó consecutivamente seis títulos con la Zündapp 175, otros dos con la Zündapp 50, y su undécimo y último título con la Zündapp 100 en 1978.

Si tenemos que buscar a un piloto con un perfil similar en el enduro moderno y contemporáneo, no cabe duda que ese es Juha Salminen, que durante seis temporadas consecutivas entre 1999 y 2004 se coronó de forma consecutiva en seis ocasiones, saltando de una clase a otra durante ese periodo de tiempo: 125 (1999-2000), 250 2T (2001), 400 4T (2002), 500 4T (2003) y Enduro 2 (2004). Y además, a esas coronas hay que añadirle cinco títulos scratch, cuando el Mundial estrenó una clasificación absoluta. Pero no adelantemos acontecimientos.

LOS ISDE, LA RESPUESTA

Como en aquellos días no había una clasificación individual absoluta, para

concluir de forma oficiosa la eterna disputa sobre quién era el mejor había que terminar fijándose en la clasificación de los Seis Días. Los ISDT –se denominarán ISDE a partir de 1981, cuando la FIM adopta el término común enduro en sustitución de las diferentes denominaciones de la especialidad: todo terreno, regularité, regolarità...- siempre han sido una competición por equipos, pero era habitual distinguir al ganador absoluto de la carrera. A veces el ganador de los Seis Días terminaba siendo una sorpresa, cuando la carrera resulta especialmente singular por alguna circunstancia, como en las dos ediciones disputas en Assen, cuando el Heck Poorte ganó en los arenosos fangales holandeses en 1984, y Gerard Jimmink hizo lo mismo nueve años después.

Por lo general, la victoria absoluta solía caer en manos de un piloto de las categorías superiores, pero no resultaba extraño encontrarse con algún piloto de las categorías inferiores, con una 125 o unas 175, en las plazas de honor. Esa es la grandeza del enduro. En los ISDT de 1975, disputados en la Isla de Man, Masita se anotó un triunfo rotundo, acabó sin penalizar a lomos de su Jawa 500, pero Witthoft, con su Zündapp

125, quedó a sólo tres décimas de punto de él, y su compañero Schmider, con la Zündapp 175 fue tercero. Sólo dos años después, en Povazská Bystrica (Checoslovaquia) el equipo checo logró un éxito rotundo, se anotó la victoria en el Trofeo Mundial y en el Vaso de Plata (actual Trofeo Junior), pero los checos no pudieron impedir que las pequeñas Zündapp 125 de Schmider y Eddy Hau se impusieran a su poderoso equipo plagado de Jawa 350 y 500. Jiri Stodulka, que fue el mejor de los checos, fue tercero con su Jawa 500.

Después de aquel éxito de Schmider no hemos vuelto a ver triunfar a una "moto pequeña" en los Seis Días, ni alcanzar los puestos de honor de la clasificación scratch. En la nueva etapa del Europeo, iniciada en 1981, se redujo el número de categorías a "sólo" seis, que quedaron en cinco cuando la de 175 desapareció en 1983, pero volvieron a ser seis en 1987 cuando entró en escena la categoría 350 4T como respuesta a la creciente presencia de motos de esta clase en el mercado. La reducción en el número de categorías elevaba el nivel de la competición porque concentraba un mayor número de pilotos competitivos en cada clase.



Iván Cervantes, primer campeón del mundo español, y primero en ganar los ISDE con una E1.



Guglielmo Andreini, mito italiano donde los haya.

Stephane Peterhansel cuenta en su haber el mayor número de victorias individuales en los ISDE.



Kari Tainen representa el paso del enduro de siempre a la modernidad actual.



Giovanni Sala fue el primer campeón scratch de la historia. Mítico Gio en su etapa KTM.



Brad Freeman tiene dos títulos scratch en su poder y varios de E3.



Pierfranco Muraglia. Otro italiano mítico en la mítica clase 80.



Paul Edmondson fue el gran pionero británico en el mundial de enduro.

Eso no impidió que también encontremos destacados especialistas en esa época. Por ejemplo, en la clase 80 cc, Pierfranco Muraglia y Gian Marco Rossi pelearon por la corona hasta el final de la categoría, en 1993. Los alemanes orientales Harald Sturm (250) y Jens Scheffler (500) protagonizaron los últimos éxitos de MZ a nivel mundial antes del hundimiento de la industria motociclista de la Europa del Este, y la escuela finlandesa despegó de la mano de dos referencias extraordinarias: el sueco Sven-Erik Jonsson, y el finlandés Kari Tainen, múltiples campeones en las clases superiores, conectando el todavía enduro clásico de los años ochenta con el enduro del siglo XXI.

El Europeo alcanzó rango de Mundial en 1990. El enduro ha sido la especialidad motociclista que más ha tardado en alcanzar ese nivel. Se impuso la tendencia de simplificar el número de categorías en todas las competiciones, creando otras clases subordinadas (el Campeonato de Europa, la Copa Junior, el Mundial Youth...), y reduciendo el número de categorías existentes. En 1994 desaparecen las categorías de 80 cc y 500 2T, aunque fue necesario abrir un espacio a las 250 4T, que entraron

en liza en 1998. Ese año se establece por primera vez la clasificación Scratch en el Campeonato del Mundo, un título que irá a parar a manos de Giovanni Sala. Un año después fue Petteri Silvan, antes de que Salminen iniciara su cuenta de cinco victorias scratch consecutivas. Ahí teníamos, sin lugar a dudas, al mejor de los mejores.

En 2004 se fijan las tres clases actuales: Enduro 1 (125 2T / 250 4T), Enduro 2 (250 2T / 400 4T), y Enduro 3 (500 4T / Superiores 250 2T). Pero en 2005 desaparece la clasificación Scratch. En los ISDE reinaban las motos potentes, siempre, como mínimo, de 250 2T. Hasta que llega Iván Cervantes y en los ISDE 2008, en Serres (Grecia) se hace con la victoria individual a lomos de una E1. Parecía una gota en la inmensidad del dominio de las E2 y E3, pero Eero Remes volvió a imponer una E1 en los ISDE de Kotka 2011.

No era lo habitual, pero dejó de ser anecdótico gracias a Josep García, que en los ISDE de 2017 (Brive-la-Gaillarde, Francia) imponía su KTM EXCF 250 de la clase E1 a la todopoderosa escuadra francesa. El éxito de García se ratificó posteriormente con los excelentes resultados de otros pilotos con

mecánicas E1, como las dos segundas posiciones conseguidas por Andrea Verona con la GasGas en 2021 y 2022, en ambos casos por detrás del propio Josep, que pilotaba una EXCF 350.

ENDURO GP

En 2017 se instituyó la clase EnduroGP para proclamar al campeón absoluto de la especialidad, un título que parecía destinado a premiar al campeón de las motos más potentes de E2 y E3, pero ya se vio que las efectivas E1 podía aupar a lo más alto al campeón de la categoría, como sucedió con Brad Freeman, campeón de E1 y campeón de EnduroGP en 2019, y Andrea Verona en 2022. Pero la máxima expresión de esta situación se ha dado en 2024 con Josep García, campeón de E1 y EnduroGP, y ganador individual de los ISDE -por quinta vez, cuarta consecutiva, algo que no pudo conseguir ni el mismísimo Stephan Peterhansel-, un hito que hasta ahora nadie había conseguido a lomos de una pequeña 250 4T. Para ser el más rápido no siempre hace falta tener la moto más potente. Al menos en el enduro. **MV**

JUAN PEDRO DE LA TORRE.
FOTOS: MOTO VERDE / SLIB.

ONDA VERDE RACING

CARRERAS ❖ PILOTOS ❖ EQUIPOS ❖ CIRCUITOS ❖ OPINIONES ❖ CALENDARIO ❖ AYER Y HOY



DAKAR 2025

La 47ª edición del Dakar se disputará de nuevo Arabia Saudí, sede de la prueba por sexto año consecutivo. Del 3 al 17 de enero de 2025, los pilotos se enfrentarán a un prólogo y 12 etapas, entre ellas el desafío de la crono de 48 horas, además de una etapa maratón, seguida de una travesía por el Empty Quarter antes de la traca final en Shubaytah. En su sexta incursión en Arabia Saudí, se mantiene el nivel de dificultad entre Bisha y Shubaytah, con casi 8.000 kilómetros de carrera, de los cuales 5.000 corresponden a especiales. El

conocimiento profundo del país ha permitido a la organización trazar un desafío mayúsculo de principio a fin, que incluye algún momento de respiro aquí y allá para que los pilotos y sus equipos recuperen el resuello. La organización ha desdoblado los trazados de las especiales de motos y coches (en más del 45 % del kilometraje total), una fórmula destinada tanto a mejorar el confort y la seguridad de los pilotos como a complicar la navegación a los coches. Por primera vez, cinco etapas han sido trazadas en recorridos separados para los vehículos FIM y FIA,

véase casi la mitad de los sectores cronometrados. El durísimo formato de la 48h crono figura este 2025 al inicio de la prueba, seguida casi de inmediato de una etapa maratón cuyo desenlace se antojará, posiblemente, determinante. Durante la segunda semana, el foco estará puesto en Shubaytah, el gran hito a alcanzar tras dejar atrás el mar de dunas del Empty Quarter. Cabe destacar que la carrera se decidirá también en los propios vivacs, que serán el escenario tanto de pistoletazos de salida, como de llegadas y del podio final del próximo 17 de enero en Shubaytah.

MXGP 2025

Infront ha mostrado una segunda versión de calendario 2025 de MXGP, en el que destaca la confirmación del Gran Premio de Portugal, que volverá a celebrarse en la población de Águeda a principios del mes de mayo. En el calendario destaca la

incorporación de dos nuevos circuitos, el de Córdoba, en Argentina, y el de Darwin, en Australia, marcando así el regreso al país de Oceanía muchos años después. En el caso de España, por ahora solo está confirmada la cita de Córzar, en Ciudad Real (segunda prueba, el 16 de marzo), aunque se trabaja en una segunda fecha.



OVAACIÓN



Josep García, el documental

Ya se puede visionar en Youtube el vídeo que revive una temporada inolvidable de dominio en EnduroGP. El documental trata el camino hacia la victoria de Josep García, su primer título de Campeón Absoluto mundial de Enduro. Con la familia, los amigos y los miembros de su equipo, las cámaras siguen a Josep entre bastidores de cada carrera para mostrar cómo ha sido su camino hacia la victoria. Además de conquistar el título mundial de Enduro1 2024 a su amplia colección, pilotando la KTM 250 EXC-F con la que "Pepin" ha cerrado un año memorable, incluida la victoria absoluta en los Seis Días de Enduro celebrados en Galicia. Ya podéis revivir una temporada inolvidable de Josep García en el vídeo de Youtube en el canal de KTM.



Cristóbal Guerrero cuelga las botas

Cristóbal Guerrero, uno de los referentes del enduro español, anuncia su retirada profesional al finalizar la temporada 2024 tras una exitosa trayectoria. Con 40 años, el malagueño decidió cerrar este capítulo tras reflexionarlo profundamente. Campeón del Mundo Junior en 2005 y ganador del Junior Trophy en los ISDE 2007, acumula diez títulos nacionales y logros con marcas como Gas Gas, KTM, Yamaha y Beta. Su hermano Víctor Guerrero también se retira tras 25 años de competición, dejando un legado admirable en el off road español. Nos despedimos de ellos con mucho respeto y admiración, y les deseamos todo lo mejor en esta nueva etapa que comienza.

[TOP NACIÓN]



MOTOCICLISMO ESPAÑOL CAMPEONES MUNDIALES ENDURO, MOTOCROSS, TRIAL Y MÁS...

En la reciente gala de campeones celebrada por la FIM en la isla de Mallorca, destacaba precisamente un denominador común en muchos de los campeones: su nacionalidad española. Hasta 11 títulos, a cargo de nuestros motociclistas, se celebraron este año, muchos de ellos en modalidades off road gracias a Toni Bou (TrialGP y X-Trial), Josep García (EnduroGP y Enduro1), Mireia Badía (EnduroGP Women) y Jorge Prado (MXGP). A ellos se sumaron otros campeones velocistas como Jorge Martín (MotoGP), Ana Carrasco (WSBK), Héctor Garzó (MotoE), Adrián Huertas (SSP 600) y Álvaro Carpe (JuniorGP). ¡Gracias y enhorabuena a todos!



JAVI VEGA & KOVE

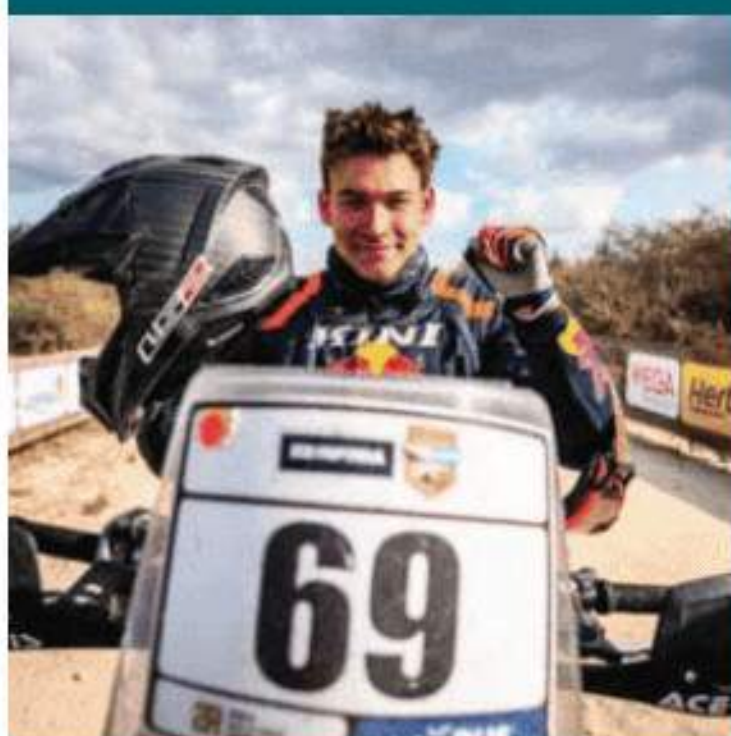
Javi Vega se une al equipo Kove para competir en el Dakar 2025, en la que será su séptima participación en la categoría Original, sin asistencia, esta vez pilotando una moto de la marca china. Kove presentó al piloto madrileño en la Flagship Store de Motos Bordoy en Barcelona, destacando el compromiso de la marca con el Dakar con 12 motos en carrera y aspiraciones de podio. Tras seis exitosos Dakar con Yamaha, incluido un segundo puesto en Original en 2023, Vega inicia esta nueva etapa con motivación renovada. Su debut con Kove fue en el Rally Addax, donde logró la victoria.



BASSELLA RACE 1

La Bassella Race 1, el evento más esperado del enduro, celebrará su 15ª edición los días 15 y 16 de febrero de 2025 en Bassella. Con 1.200 pilotos previstos, reunirá a los mejores de la especialidad junto a miles de aficionados y profesionales del sector. Los participantes pueden elegir entre categorías competitivas y no competitivas, según su nivel y tipo de moto. Los espectadores disfrutarán de las emocionantes carreras del sábado y la salida multitudinaria del domingo, además de un animado paddock con expositores, zona gastronómica y un gran ambiente. Los profesionales del sector podrán reservar su espacio en la creciente zona comercial. Inscripciones abiertas el 1 de diciembre en www.bassella.com/BR1

CANET AL DAKAR



El joven piloto Edgar Canet, de solo 19 años, se prepara para debutar en el Dakar 2025 como una de las promesas emergentes. Tras destacar en motocross y enfrentarse a lesiones graves, como la fractura de vértebras en 2021, Canet ha demostrado su capacidad de superación logrando

podios en MX125 y MX2. Su transición al enduro comenzó con una invitación de KTM España, que culminó con una destacada participación en el 1000 Dunas (2º) y el Rally de Marruecos (7º en la general, 2º en su categoría). Ahora, y a los mandos de una KTM 450 Rally, se enfrentará a los mejores pilotos del mundo en su primer Dakar.

Marc Riba, Campeón Hard Enduro

La población soriana de Golmayo fue el escenario de la sexta y última ronda del Campeonato de España de Hard Enduro, a la que Marc Riba y Marc Fernández llegaban pugnando por el título -la prueba precedente fue en abril...-. Pese a que Fernández se llevaba en triunfo en Golmayo, el segundo puesto de Riba le servía para coronarse campeón en Élite Senior. El resto de campeones son: Xosé Anxo Ares (Élite Junior), Sandra Gómez (Femenino), Jaime Quilis (Copa Senior), Juan Manuel Ramírez (Copa Junior), Óscar Jiménez (Copa Master 35) y David Fernández (Copa Master 45).





Tomac, Campeón del Mundo

No es una errata, el piloto norteamericano Eli Tomac ha ganado un título mundial FIM... Nos referimos, al World Supercross Championship se ha celebrado formato abreviado a solo tres carreras; en Canadá, Australia y Abu Dhabi. El piloto de Yamaha se ponía en cabeza desde el principio, al imponerse en las dos primeras rondas, lo que le servía para llegar con una cómoda ventaja a Abu Dhabi.

En tierras árabes el alemán Ken Roczen, defensor del título ganado los dos años anteriores, se resarcía de un regular 2024 con su primer triunfo en este certamen, aunque el segundo puesto logrado por Tomac servía al de Colorado para hacerse con el título mundialista. En la clase de 250, el estadounidense Shane McElrath lograba revalidar el título del año pasado. Destacar también la participación en la última prueba del español Ander Valentín, que terminó 10º en la clase de 450.



AFRICA ECO RACE

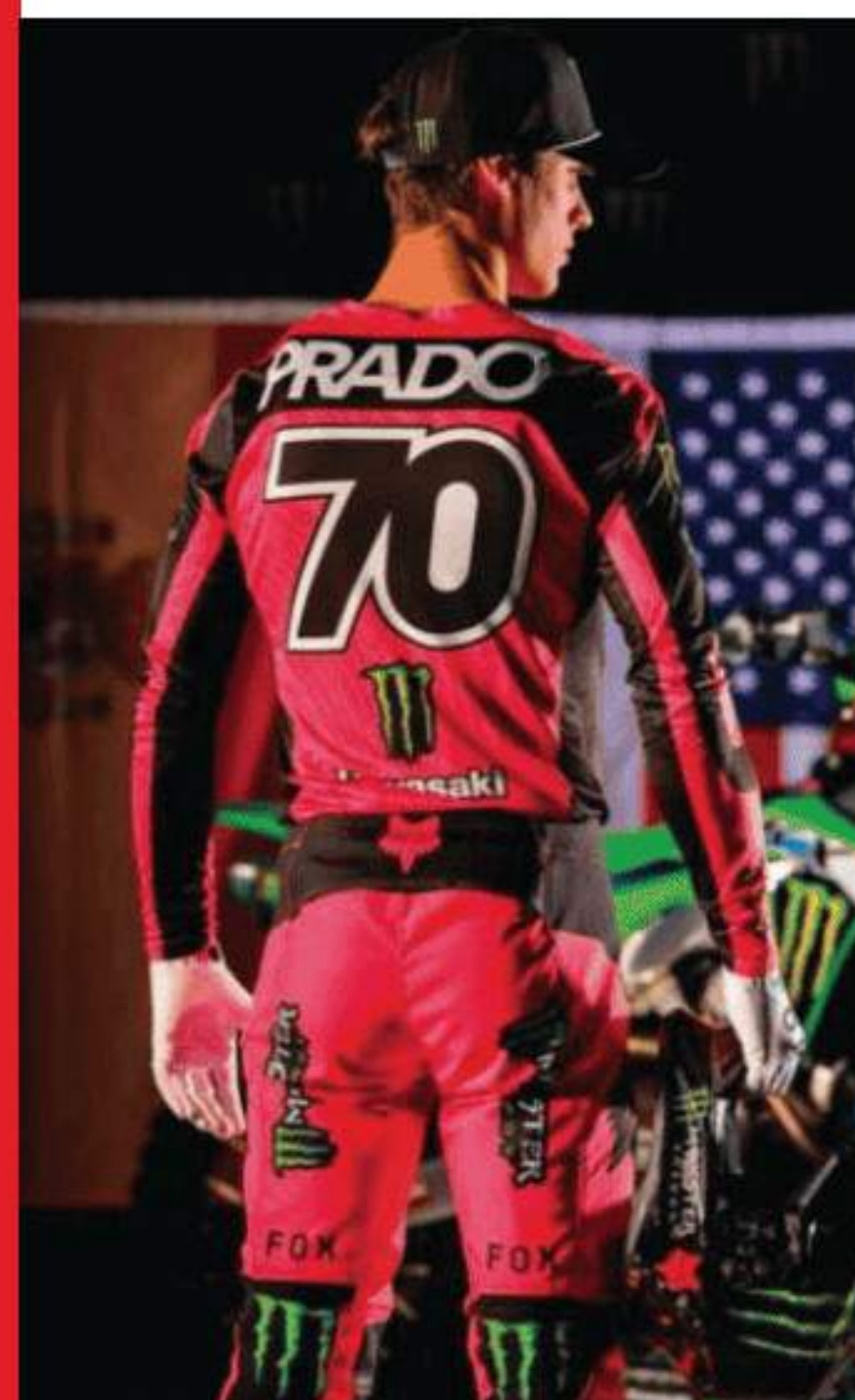
La decimosexta edición del Africa Eco Race arrancará el 28 de diciembre en Mónaco y finalizará en Dakar, Senegal, el 12 de enero de 2025. Los participantes recorrerán casi 6.000 km, de los cuales 3.572 km serán cronometrados. Habrá 155 inscritos de 21 nacionalidades, con una destacada participación en motos, quads, SSV, autos y camiones. En la clase Adventure, Pol Tarrés (Yamaha) competirá con el objetivo de ganar tras una tercera posición el año pasado. Otros pilotos destacados incluyen a Alessandro Botturi (Yamaha), Matteo Bottino (Kove) y Pal Anders Ullevalseter (KTM). La carrera, con etapas en Marruecos y Mauritania, tendrá su jornada de descanso en Dakhla (5 de enero), antes de la llegada al Lago Rosa el 12 de enero.

AMA SX 2025

El próximo día 11 de enero 2025 arrancará una nueva temporada del AMA Supercross, con el Angel Stadium de Anaheim ejerciendo una vez más como escenario de la ronda inaugural, de un calendario que volverá a contar con 17 pruebas puntuables y a celebrarse en poco más de cuatro meses.

El australiano Jett Lawrence defenderá el título ganado en 2024, justo en su año como debutante, por lo que las expectativas es que el joven de 21 todavía esté en línea ascendente y son varios los expertos que apuntan al posible inicio de una era de dominio como las de McGrath y Carmichael.

Varios pilotos se postulan a evitar que eso pase, como los experimentados Eli Tomac y Cooper Webb, ambos repitiendo como



compañeros de equipo en Yamaha Star Racing, y también el campeón de 2023, Chase Sexton quien deberá demostrar si ya está mejor adaptado a la KTM en su segundo año.

Cómo no, el gran aliciente para la afición española es la llegada de Jorge Prado al AMA SX, ya confirmado su fichaje por el equipo oficial Kawasaki donde estará al lado del experimentado Jason Anderson. Con una pretemporada más completa que el año pasado, es de esperar que Jorge esté más cerca del grupo de cabeza, aunque sus verdaderas opciones no las veremos hasta que caiga la valla de salida en Anaheim.



GALA FIM

Como cada año, la Federación Internacional de Motociclismo organizaba su gala de Campeones del Mundo en la que reconocieron a todos aquellos pilotos que se han hecho con el oro en sus respectivas especialidades. Una noche que, en esta edición 2024, tenía lugar en la isla de Palma de

Mallorca. Fue un escenario idóneo para ver, una vez más, como el motociclismo español se ha impuesto este año en la mayoría de disciplinas. Así, España volvía a brillar en la gala tras mejorar su registro de campeones del mundo. Si en 2023 ya fue el país con más títulos, siete en total, este año el palmarés ha

aumentado hasta los once títulos individuales gracias a Toni Bou (TrialGP y X-Trial), Josep García (EnduroGP y Enduro1), Mireia Badia (EnduroGP Women), Jorge Prado (MXGP), Jorge Martín (MotoGP), Ana Carrasco (WSBK), Héctor Garzó (MotoE), Adrián Huertas (SSP 600) y Álvaro Carpe (JuniorGP).



MOTOCROSS CLÁSICO

El Circuito de El Cerro Negro de Talavera de la Reina (Toledo), era el escenario de la quinta y última prueba de la Copa de España de Motocross Clásico. La referida "Catedral del Motocross" supuso un marco ideal para una carrera que reunió a casi medio centenar de pilotos con sus crosseras de antaño. Tras un gran año de carreras los campeones son los siguientes: José Antonio Pujales (Pre 78), Agustí Vall (Twinshock), Juan Carlos Rey (EVO), Javier Alfaro (Super EVO), Jorge Díaz (Pro EVO), Eduardo Echevarría (125 Pre 83), Pedro Jordán (125 Twinshock) y Jorge Gali (125 2T),



EQUIPO NACIONAL MOTOCROSS

La Real Federación Motociclista Española y el seleccionador nacional de Motocross, Paco Rico, ya han determinado la selección de pilotos que formarán parte del equipo RFME en las competiciones de 2025, tomando parte certámenes como el Campeonato del Mundo Femenino y el Europeo de Motocross. En la clase de EMX250, Adrià Monné y Salvador Pérez formarán



equipo para progresar en la antesala del Mundial de MX2, mientras que Enzo Bádenas y Pablo Lara completarán su primera campaña completa en el Europeo de EMX125. Por su parte, la selección femenina estará encabezada por Daniela Guillén, que buscará hacerse con el título que ha acariciado los últimos años, esta vez contando como compañera con Jana Sánchez.

[DÓNDE MONTAR]

Mandad los datos de vuestro circuito al E-mail: motoverde@slib.es

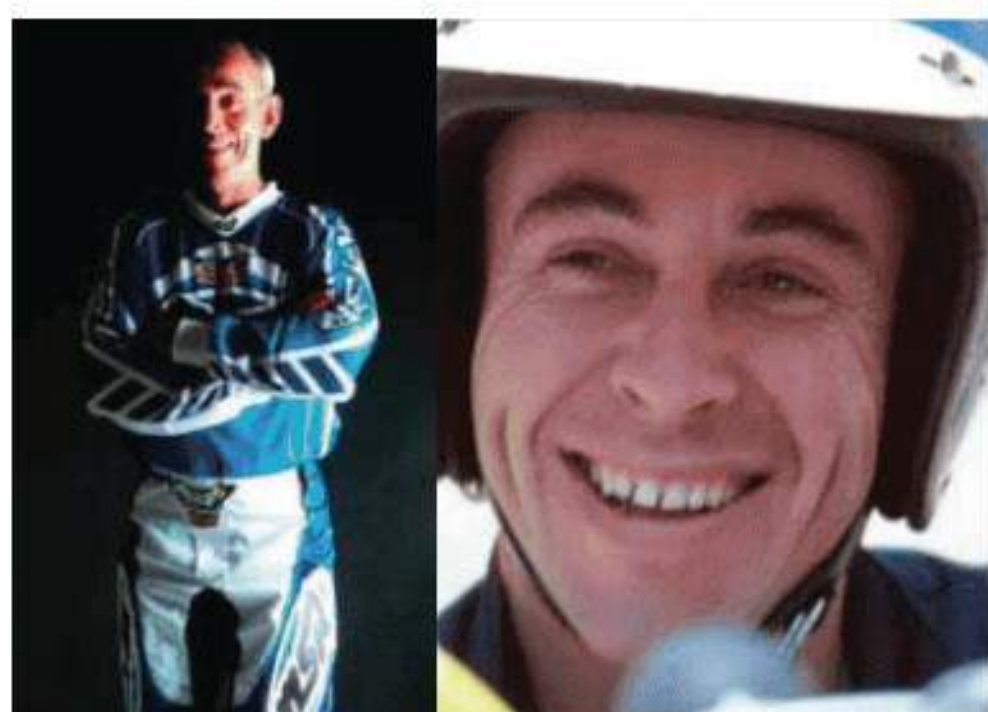
Centro	Localidad	Provincia	Descripción	Precio	Contacto
Altiplano Park	Requena	Valencia	MX, enduro, extrema, infantil & dirt track	12 €	www.altiplanorequena.es
Atajacadenas	Escalona	Toledo	Enduro	N.D.	609 98 70 35
Bellpuig	Bellpuig	Lérida	Intenso	N.D.	973 320 408
C.E.A.M.A	Almacelles	Lérida	Intenso y divertido	10 €	facebook mx almacelles
C.MX Almenar	Almenar	Lérida	Mixto	20 €	circuitalmenar.com
Cantareros	Totana	Murcia	MX y enduro medio	15 €	605 895 015
Castillo de Ayud	Calatayud	Zaragoza	N.D.	N.D.	N.D.
Circuit MX	Montornés	Barcelona	MX, trial & enduro	20 €	circuitmx.com
Circuit MX	La Pobla de Mafumet	Tarragona	MX, infantil y quads	10/5 €	695 650 185
El Barrero	Valencia de Don Juan	León	Natural	10 €	690 665 561
El Bravo	Otero	Toledo	Variado	15 €	606 096 945
El Canadell	Calders	Barcelona	MX	20 €	Facebook: circuit el canadell
El Carbonet	Vidreres	Gerona	Fácil y natural	15 €	633 650 297/672 235 935
El Cluet	Montgai	Lérida	Enduro y Cross	10 / 15 €	motocrossmontgai.blogspot.com
El piloto	Miajadas	Cáceres	Cross y enduro	N.D.	664409293
Els Cortals	Sant Hilari Sacalm	Gerona	Cross natural	15 €	608 619 097
Enducross	Ávila	Ávila	Enduro	15 €	649 952 620
Finca Kosso	La Palma del Condado	Huelva	Enduro y mx	10 €	672 478 979
Fuel Circuits	Hontoria del Pinar	Burgos	MX, enduro, infantil	30 € (anual)	600 023 575
Gatika MX Park	Gatika	Vizcaya	MX y tramo enduro	10 €	658 971 753
La Pesquera Off Road	La pesquera	Cuenca	Enduro	15 €	616 979 881
La Piedad MX	Segovia	Segovia	Muchos saltos	15 €	motoclub-lapiedad.es
Las Arenas	Malpartida	Cáceres	MX y enduro, arena	10 €	mclasarenas@hotmail.es
Las Arenas	Valverde del Camino	Huelva	Desniveles naturales	10 €/día	motoclubvalverdeno@gmail.com
Las Cárcabas	La Mata	Toledo	MX & enduro	15/10 €	www.tajoracing.com
Las Troconas	Villarejo de Salvanes	Madrid	Duro	15 €	Clubmotorvillarejo.com
Los Boalares	Ejea de los Caballeros	Zaragoza	Natural	10 €	687 019 428
Los Patos	San Esteban de los Patos	Ávila	MX grandes desniveles	N.D.	666 555 643
Los Quemados	Ville de Mesa	Guadalajara	Mixto	Gratis	Facebook Circuito MX Villel
Luis Imaz	Zuera	Zaragoza	Variado y arena	15 €	675 112 938
M.C. Abona	San Miguel	Tenerife	Intenso y exigente	5€	686 46 09 02
M.C. Falces	Falces	Navarra	Rápidos y buenos saltos	10€	635866068
Macotera Raceway	Torres de la Alameda	Madrid	MX, SX & Infantil	20 €	659 52 20 70
Motorland	Alcañiz	Teruel	MX, arena y enduro	15-25 €	deporte@motorlandaragon.com
Motocross Madrid	Valdemorillo	Madrid	Mixto	20 €	www.motocrossmadridpark.com
MX Amics	Martorelles	Barcelona	MX nivel medio	20 €	amicsmotoclubmartorelles@hotmail.com
MX Dosrius	Dosrius	Barcelona	MX y Enduro iniciación	N.D.	circuitmxdosrius@gmail.com
MX El Vivero	Pueblonuevo de Miramontes	Cáceres	MX todos los niveles	10-15 €	655 976 477 / 645 108 689
MX Escalona	Escalona	Toledo	Arenoso y rápido	15 €	606 096 945
MX los Valles	Alozaina	Málaga	Salto para todos	10 €	622 94 08 16. Facebook: mx los valles
MX Monteive	Granada	Granada	Todos los niveles	15 €	678 268 641
MX Park	Sonseca	Toledo	50% arena	15 €	sonsecapark@gmail.com
MX Park Caniles	Caniles	Granada	Intenso y divertido	10 €	609 82 10 75
MX Ranica	Villanueva de la Reina	Jaén	Arenoso y regado	10 €	635 992 697
MX Tona	Tona	Barcelona	MX intenso	15 €	facebook: circuitmxtona
MX Virgen de Fátima	Torreblascopedro	Jaén	MX y Supercross	10 €	628 35 69 08
N4track	Jerez	Cádiz	Con riego	15 €	N4track.com
Ontigola MX Park	Ontigola	Toledo	Diurno y nocturno	10 € día / 20 € noche	677 313 897 / 670 556 444
Pamwi	El Espinar	Segovia	Rápido	20 €	facebook: pamwimxcircuito
Parcmotor La Floresta	Floresta	Lérida	MX, SX y Enduro	N.D.	www.parcmotor-floresta.com
Pascuet Off Road Center	La Seu D Urgel	Lérida	Enduro, trial & MX	20 euros	www.pascuetoffroadcenter.com
Polea SX	Castellolí	Barcelona	Duro	20 €	www.poleasx.com
Recas MX Park	Recas	Toledo	MX nivel medio	20 €	Facebook MX Recas
Riderland	Iscar	Valladolid	Iluminado	15 €	www.riderlandmx.com
Sacromonte Offroad	Granada	Granada	Enduro y trial	20 €	www.sacromonte.offroad.com
Saleta del Mas	Sant Hilari	Gerona	MX, Enduro y Quads	20 €	saletadelmas@hotmail.com
Santa Monica MX	Villasequilla	Toledo	MX	N.D.	Facebook: Santa Monica MX
Sevilla La Nueva	Madrid	Madrid	Motocross todos los niveles	10-20 €	facebook: Motoclubsevillalanueva
SX El Riajal	Chiloeches	Guadalajara	Supercross	15 euros	634 611 928
Valdecaballeros	Valdecaballeros	Badajoz	Muchos saltos	15 €	659 962 455
Vallgorguina	Vallgorguina	Barcelona	Adulto e infantil	20 €	parcmotorvallgorguina.com
Valsebike	Jinámar	Las Palmas	Grandes desniveles	10-20 €	928 692 132
Vayguen Park Motor	Nanclares de la Oca	Álava	Enducross, niños, trail	N.D.	Facebook: vayguen park motor
Yunquera	Yunquera	Guadalajara	Variado	15 €	648 522 930
Zona Moto L'Atmella Park	L'Atmella del Vallés	Barcelona	MX/MX infantil/crono enduro/extrema	20 €	670 74 91 95

EL PUNTO DE ENCUENTRO PARA QUIENES NO SE CONFORMAN CON SER SÓLO LECTORES



D.E.P MALCOLM SMITH

El mítico y legendario piloto americano Malcolm Smith de enduro/raids, ha fallecido a los 83 años debido a complicaciones derivadas de la enfermedad de Parkinson. Su palmarés incluye 6 victorias en la Baja 1000 y 8 medallas de oro en los ISDE encabezan la impresionante lista de logros de Smith. Incluso fue una de las principales estrellas de la clásica película de motociclismo de Bruce Brown, *On Any Sunday*. Smith fue propietario de un concesionario de motos/taller llamado Malcolm Smith Motorsports y creó su propia marca de ropa MS Racing (MSR). Su entusiasmo por la conducción, las carreras y la filantropía inspiró a generaciones de motociclistas. Padre de 2 hijas y 2 hijos, y abuelo de 3 nietos, a los que enseñó a ir en moto. Pero por encima de todo eso, Malcolm Smith fue el motociclista de todos, un ejemplo entusiasta, amante de la diversión, motivado y talentoso de lo que el motociclismo podía hacer y ser para el entusiasta cotidiano, y cómo el deporte podía afectar a nuestras vidas de maneras inimaginables.



HARD ENDURO

Un grupo de miembros del moto club Enduro Sur Tenerife nos hemos ido a las instalaciones de Excape Enduro en Oporto, Portugal, ubicadas en el pueblo Fonte Arcada, justo al lado del mítico pueblo de Lagares. Ha sido algo alucinante, atendidos por su propio dueño Manuel Moreira, un ex piloto de Hard Enduro de la zona. Hemos realizado un tour de 3 días con todo incluido con jornadas de 6 a 8 horas de un verdadero Hard Enduro por sitios míticos por

donde pasa la carrera u otros mágicos e imponentes. Mucha zona de piedras y trialeras extremas dentro de un conjunto muy hermoso de verdes montañas. La atención de Manuel y su cuñado Sergio ha sido memorial y perfecta. El hospedaje es en un hotel rural a 5 minutos de su base. Son de las mejores instalaciones en las que hemos estado, tiene de todo y se esfuerza para que sus clientes merezcan lo mejor. Os recomendamos ir.





SEMEJANZAS

..... A imagen y semejanza, podemos decir, de ciertas motos que conocemos de origen austriaco pero fabricadas en China con marcas como BNK o Hengjian. Cada vez son más los fabricantes chinos que producen modelos off road siguiendo el diseño de KTM hasta en el último detalle. Lo pudimos comprobar de nuevo en el Salón de la moto de Milán en el que, en los pabellones dedicados exclusivamente a productores de China, que no eran las marcas aquí ya conocidas, te encontrabas en muchos stands motos como las que veis. Modelos inicialmente creados para su mercado interno pero que

buscan distribuidores valientes en Europa que se atrevan con su comercialización. Resulta curioso, por ejemplo, los datos técnicos que declara Hengjian de su S8-Z300 (la de arriba a la izquierda) que es como una KTM 300. La marca declara una cilindrada de 326,6 cc (76 x 72 mm), una potencia de 61,9 CV a 8.500 rpm y un par de 58 Nm a 7.000 rpm. Las BNK, cross y enduro 250/450 4T, la marca te envía 105 motos por container, tarda en producir las de 35 a 50 días, y puede suministrar 2000 unidades al mes! Con manillar Renthal, frenos JJuan, ruedas Kenda...



¡SIN FUEGO!

..... Nos ha llamado mucho la atención esta etiqueta que hemos visto en la ropa Leatt, concretamente en una camiseta del modelo Moto 5.5. En rojo, y en letras mayúsculas se puede leer: "Keep away from fire" -mantenerla alejada del fuego-. Sinceramente resulta chocante pero está claro que cuando lo ponen es porque se habrán dado casos de personas que hayan acercado su ropa al fuego, e incluso se hayan sorprendido porque se haya quemado o se haya quedado dañada. O que incluso hayan demandado a la marca pensando que eran ignífugas. ¡A saber! Otra cosa es que dijese mantener alejado del calor pensando en que no toque partes del motor.

face & twitt



✖ Afortunado.
@marcmarquez93



✖ Sabadito de campito! Thank you @alpinestars. I love my MX material!
@beatrizneila36



✖ Jmb111 Olives oil 2024. .
@jmb111.jeanmichelbayle



✖ Encima de una moto o trabajando en nuevos proyectos. Qué más da. ¡Lo que importa es la motivación y la pasión que le dediques! ¡Vamos por más!
@joanbarredabort



✖ 2 meses de Joel @meribnmr
@jouee14



facebook.com/motoverde
@motoverde



ISDE & MOCHALES

Antes de empezar con mi crónica de los ISDE 2024 quiero agradecer a todos los organizadores, el trabajo que realizan para que podamos disfrutar de nuestro deporte, el cual es duro y muchas veces ingrato. Con el anuncio de que los Seis Días de Enduro se celebrarían en Galicia, no tenía más remedio que correr, ya que aparte de la unión familiar que tengo con esta Comunidad Autónoma, también me atraía la belleza, la cultura y gastronomía de esta tierra.

Los dos primeros requisitos para correr eran fáciles: elegir un nombre para el equipo, en este caso lo tenía claro "JESÚS PLAZA FREYER", en honor a nuestro amigo fallecido y habitual competidor de este tipo de carreras; el otro era los miembros del equipo, para lo cual llevo a mis amigos Gabriel López y Rubén Perlado. Para correr, llevé una GASGAS TPI 250, de segunda mano, preparada por Motos Titan, decorada por ART, con el apoyo del X de la suerte de Porriño, Sacromonte off Road, las suspensiones preparadas por WP Namura, y la ropa de la marca AMOQ. Respecto a la asistencia creo que para un nivel aficionado, lo mejor es llevar a un grupo de amigos y huir de estructuras profesionales, ya que son más caras y para un amateur son innecesarias. En esta ocasión vinieron con nosotros muchos de los miembros del Motoclub Escorialense, los cuales tienen una gran experiencia, y entre ellos contábamos con algunos subcampeones de España de enduro, así como Delia y Pedro los cuales eran asistencia del mítico Pepe López. En los días previos se unió al equipo Isra de IRS suspensiones, el cual se ocupó de



la asistencia en el paddock. Empezamos con el desfile de naciones, el cual por desgracia no se desarrolló, en la plaza del Obradoiro, como estaba previsto. El lunes comenzaba la carrera, con una semana previa de intensas lluvias que tendrían sus consecuencias. El esquema de carrera a priori se componía de 4 recorridos diferentes, sólo repitiéndose el del día 1 y 2, de unos 300 kilómetros al día, divididos en un bucle que se repetiría 2 con veces con 3 cronos por vuelta, con un total de 6 cronos por día. **Días 1 y 2.** Había bastante carretera, pero es lógico, ya que el rallye salía del recinto ferial de Silleda y volvía al mismo, no es fácil sacar un recorrido tan largo sólo por campo, pero me gustó hasta ir por carretera viendo el verde de Galicia y pasando por sus aldeas. Entre el control horario 1 y 2 el recorrido era espectacular rodando con la típica tierra negra gallega y la inseparable lluvia. **Día 3.** El recorrido se tuvo que anular, por el temporal de agua que había sufrido la zona, siendo sustituido por el del día 4, que se haría los 2 días

siguiente, manteniendo el de día 5, para el último día. El recorrido de los días 3 y 4, era el utilizado en el mundial de Enduro GP. Era precioso subiendo a una zona de molinos con unas vistas de infarto, cuando dejaba de llover... la parte central del recorrido, para mí la más endurera. Sólo se pudo hacer en una ocasión, ya que las lluvias la complicaron en exceso, con los consiguientes atascos. **Día 5.** Amaneció lloviendo a mares y continuo durante horas, pero ya llegados a este día había que apretar e intentar acabarlo. En la primera vuelta íbamos inmersos en la niebla, iba pensando "ojala abra el día, porque debe de tener unas vistas...". Así fue en la segunda vuelta, un rato de disfrute, unido a la sensación del final de la carrera, con mezcla de sensaciones, entre pena al acabarse y de satisfacción por completar mis cuartos ISDE en 4 participaciones. El día 6 se celebró el cross, es un circuito hecho para la ocasión y lloviendo sin parar. Agradecer al apoyo de toda la gente y de la asistencia, de la cual es parte mi medalla de finisher.



MUSEO MOTO MADE IN SPAIN

El Museo de la Moto 'Made in Spain' rinde un gran homenaje a la industria motociclista española, incluyendo un espacio especialmente dedicado a los patrocinios de Repsol en las distintas competiciones de dos ruedas: MotoGP, Trial y Raids. Motos míticas como la Honda NSR 500 de Mick Doohan o la Montesa Cota 4RT con la que Toni Bou acumula hasta la fecha nada menos que 35 Campeonatos del Mundo, la exclusiva Montesa Cota 50 aniversario -de la que solo existen 50 unidades y allí está la número 3- permiten a los aficionados ver en primera persona la evolución de las competiciones de motor. Desde los tiempos de Ángel Nieto con su Derbi de 50 c. c., a la Honda RC213V de Marc Márquez con la que Repsol ha desarrollado los combustibles renovables que se encuentran actualmente en las estaciones de servicio. Sin faltar motos del Dakar ganadoras con Marc Coma y Nani Roma. Inf.: www.motosmadeinspain.com

TAL PALO, TAL ASTILLA

En numerosas ocasiones la saga familiar continúa con padres que transmiten a sus hijos sus pasiones y aficiones, que comparten luego familiarmente. Muchas sagas familiares de pilotos off road han tenido continuidad en primera y en segunda generación, sin duda la más representativa es la de los Everts en el motocross con Harry, Stefan y Liam habiendo competido los tres en el Mundial de Motocross, con títulos de abuelo Harry y padre Stefan, aún por llegar del Liam -por cierto, en 2025 abandona el número familiar con su padre, el 72 y cambia al 26-. Traemos ahora fotos de otro caso familiar similar como es del Amós Bilbao que tiene continuidad en la competición de trial en su hijo Jon Amós Bilbao. El piloto cántabro de Lamadrid fue Campeón de España de Trial en 1996 y gana los Seis Días de

Escocia de Trial en 2002. Además, ha vencido con España en 7 ocasiones en el Trial de las Naciones (1989, 1991-93, 1995-96, 1998). Incluso ha ganado una cita del Campeonato Mundial de X-Trial en 1994. Ha competido con Beta, Fantic, Gas Gas, y Montesa, marca esta con la que sigue vinculado. Su hijo ahora compite con Beta y esta temporada ha hecho casi todas las pruebas del Campeonato de España en Juvenil A, acabando octavo, con un cuarto puesto en el segundo día de Pobladura de las Regueras (León) como mejor resultado. También ha competido en el renacido Trial de las Autonomías, disputado en Valdemanco, Madrid, corriendo con el equipo Challenge de Cantabria (fueron sextos). Por supuesto, su padre Amós ha estado como mochilero junto a él, con la misma energía y carisma de siempre. ¡Mítico Amos!



SÍ A LA MOTO VERDE

EN DEFENSA DE LAS LIBERTADES / NO A LA LEY DE MONTES

Euro5+ & Motores 2T

A vueltas estamos de nuevo, como cada vez que entra una nueva normativa de homologación Euro con el ocaso de las motos de enduro/trial con propulsores de ciclo dos tiempos matriculables. La llegada en 2025 de la norma Euro5+ parecía que podría ser la de la puntilla a las motos off road con mecánicas 2T legales para rodar en vías públicas y carreteras. La mayor exigencia en el nivel de las emisiones, así como otros detalles de esta nueva regulación hacían imposible poder cumplirlas para los motores de esta tipología. Pero, gracias al trabajo entre otras partes de ANESDOR así como a la de marcas como KTM/Husqvarna/GASGAS se ha conseguido por parte del organismo regulador que se aplique una Euro5+ "suavizada" para las motos off road que permita poder seguir contando con monturas legales 2T. Esto no supone que se mantengan la norma actual ni que se puedan matricular en 2025 las motos con homologación Euro5, salvo las unidades que permite la ley como "resto de cupo" según las ventas del año anterior. Supone que se exige menos en las emisiones y que, por lo tanto, los fabricantes podrán superar las nuevas



pruebas de homologación. Pero las tienen que superar, no hay una mirada para otro lado. Sí que sabemos que esto será solo posible para motores 300 2T -en principio la única cilindrada que superaría la Euro5+, dotados de soluciones como el doble catalizador, con inyección o carburador y que, en consecuencia, se encarecerá aún más el precio de las motos. Una de cal y otra de arena, dentro de la buena noticia de saber que aún el 2T no muere.

NUEVA ETAPA, MISMOS OBJETIVOS

La Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas, conocida por todos como ANESDOR, tiene nuevo presidente, José Correia Luis, director de la división de motocicletas para España y Portugal de Honda. Le deseamos, cómo no, toda la suerte del mundo en este mandato -realmente, su suerte es la nuestra- y le pedimos que no deje de luchar por el futuro del sector de la moto de campo.

"Mi principal objetivo se centrará en seguir desarrollando el mercado de las dos

ruedas y trabajar duro para protegerlo y potenciarlo. Sin duda, las dos ruedas son la mejor alternativa de movilidad para las personas, no solo desde el punto de vista económico, sino también como protección al medio ambiente, debido principalmente a su menor nivel de emisiones contaminantes en comparación con otros vehículos. Estaremos pendientes de la legislación y trataremos de favorecer el crecimiento del mercado en nuestro sector", señaló en su puesta de largo el portugués. Buenos propósitos para empezar. A por ellos.



Premio a las cosas bien hechas

Las cosas bien hechas hay que reconocerlas y premiarlas. Por eso nos alegramos de la consecución por parte de la empresa promotora del Mundial de Enduro, Prime Stadium, del galardón de la FIM en materia de sostenibilidad. En concreto, se les ha premiado por su contribución a la conservación de Medio Ambiente para el disfrute de las generaciones futuras. Desde Prime Stadium han querido otorgar parte del mérito a los propios pilotos y equipos por su colaboración, y a los organizadores locales de cada Gran Premio, que hacen mucho más de lo que se les pide en el apartado sostenible para que cada siempre, las zonas queden mejor aún de lo que estaban.



"La sostenibilidad no es solo un objetivo, es una responsabilidad. Este premio es una llamada a la acción, ¡sigamos impulsando el cambio para un futuro más sostenible", dicen desde Prime Stadium. Amén.

Por y para todos

No hay nada como el trabajo en equipo, y más aún si es por un bien común. En este caso, lo es, sin duda. La gente que integra el Moto Club Boussaquin, con base en el centro de la geografía francesa, ha mostrado en redes sociales el trabajo que ha realizado para mantener vivo un camino. Mantenerlo vivo para que todos, transeúntes y deportistas, puedan disfrutarlo.

Ni que decir tiene que este trabajo lo realizan endureros voluntarios por y para la comunidad.



Antes de reclamar, cumplamos

Desde nuestro sector (aficionados, motoclubes, medios, marcas...) llevamos años luchando para quitarnos esa desagradable etiqueta de delincuentes que se nos puso desacertadamente. El 99% de nosotros cumplimos con nuestra parte sobradamente para que se nos vea como una solución (tal y como hemos visto en circunstancias tan complicadas como la DANA) y no como un problema.

Por eso es especialmente doloroso leer noticias como la que han publicado muchos medios, especialmente canarios: la detención por parte del Seprona de dos chicos de 35 y 24 años en La Palma (Canarias) cuando circulaban con motos de enduro por pistas y senderos del Espacio Natural Protegido del Parque Natural de Cumbre Vieja. Lo peor viene cuando nos enteramos de que estos dos individuos llevaban las motos sin seguro y no habían pasado la Inspección Técnica (ITV) reglamentaria. Por si fuera poco, uno de ellos carecía de documentación reglamentaria y no tenía permiso de conducir. Un desastre que se puede saldar con multa de hasta 6.000 euros y con un paso atrás en nuestra labor colectiva de quitarnos de encima etiquetas injustas. Porque noticias como estas, rápidamente se hacen virales, y dañan mucho nuestra imagen, aunque sean de una minoría.

¿Tanto puede odiar alguien las motos?

¿Ha hecho bien Taddy Blazusiak mostrando en sus redes sociales esta imagen tan impactante? Puede herir sensibilidades, pero es necesaria para volver a poner sobre la mesa el debate de los delincuentes -más bien terroristas- que ponen trampas en el campo. Os ponemos en situación: sesión de entreno de Taddy con su enduro que acabó con el piloto en el hospital y que, fácilmente, pudo terminar en drama serio.

"Publico esto para que toda la comunidad del enduro sepa que hay personas lo suficientemente



inestables como para herir intencionalmente a otros sólo porque odian las motos", escribió el polaco. Por suerte, Taddy pasó casi de inmediato por las manos de un cirujano plástico que ha reconstruido los músculos faciales dañados.

"No puedo dejar de pensar, ¿y si me lo hubiera atrapado directamente en el cuello? No puedo entender cómo alguien puede hacerle algo así a otra persona", termina diciendo el piloto. Nosotros tampoco podemos entender que haya gente que vaya al campo y haga eso. ¡Terrible!



SEGUNDA MANO

KTM 250 EXC-F 2021

La menor de la saga EXC-F puede ser pequeña en cilindrada, pero no desde luego en sus capacidades. La 250 4T austriaca destaca por el gran dinamismo de su chasis y un motor que sorprende por su voluntarioso carácter y eficacia general, especialmente tras la gran renovación aplicada en los modelos de 2020 en adelante.

❖ En WP fueron endureciendo los ajustes del material XPlor casi cada temporada, pero sin olvidar nunca los usuarios de nivel aficionado.

❖ Los frenos Brembo aseguran un funcionamiento intachable, que distinguía a las KTM incluso frente a sus hermanas GASGAS y Husqvarna.

2020

9.989 €



- + RESISTENCIA A CALARSE
- SIN PROTECTOR DE COLECTOR

2021

10.369 €



- + EFICACIA EN BAJOS
- SIN CUBRECÁRTER

2022

10.529 €



- + DINÁMICA ALEGRE
- ALTURA DE ASIENTO

MOTO VERDE NÚMERO 507

DUDA ETERNA. ¿2T o 4T? El debate sin fin que se remonta a los inicios del off road, y que hoy en día todavía es vigente, como se refleja en la comparativa entre las KTM 250 EXC y 250 EXC-F que realizamos en 2021, y en la que la dos tiempos se imponía por sensaciones y carácter, frente a una cuatro tiempos más justa en prestaciones pero también más versátil de diversas situaciones.

❖ Después de su estreno, esta generación de la 250 EXC-F recibió pequeños cambios en las suspensiones (2021) y los neumáticos Maxxis (2022).

❖ El puesto de mandos fue un apartado muy trabajado en 2020, con unos radiadores más bajos que posibilitaron una carrocería más estrecha.

❖ La mecánica austriaca rendía entre 37 y 38 caballos de potencia máxima, pero lo más admirable era su curva de par a bajo régimen.

2023

10.939 €



+ EFECTIVIDAD DEL MOTOR
- SIN MANDO DE MAPAS

En la temporada 2020, KTM sorprendió a propios y extraños con la puesta en escena de una nueva generación de su gama de enduro, que llegaba apenas tres años después de la última actualización y solo dos temporadas más tarde de revolucionar el mercado con el lanzamiento de las EXC 2T de inyección.

Pese a todo, el intenso ritmo de desarrollo que llevaban en Mattighofen se tradujo en una nueva generación de motos de enduro, que estrenaban importantes novedades, como se hace patente en la 250 EXC-F de 2020. Eso sí, como era habitual en la casa austriaca -y aún lo es en la actualidad-, muchos de los cambios de las nuevas enduro naranja eran un traspaso de lo estrenado un año antes en las SX/SXF de motocross.

Así, la mecánica recibía nada menos que unos nuevos cárteres más compactos y ligeros, gracias en parte a la eliminación del alojamiento del sistema de arranque a pedal, confirmando la apuesta plena en el sistema eléctrico. Esta variación permitió, a su vez, el rediseño del sistema de escape, como un colector de mayor diámetro y un silenciador más compacto, ganando prestaciones y ligereza. Por otra parte, la 250, como su hermana-melliza de 350, adoptaba una culata más baja y un diagrama de distribución modificado.

En lo que respecta al apartado ciclo, toda la gama EXC/EXC-F estrenó entonces un chasis con similares formas y geometrías que la pieza anterior, pero alterado en su fabricación para ofrecer un incremento de rigidez torsional y longitudinal,

a fin de mejorar la estabilidad. Las suspensiones WP Xplor recibieron entonces una considerable actualización de los componentes internos, tanto la horquilla como el amortiguador, mientras que los frenos Brembo eran de los pocos elementos que se mantenían sin cambios.

El puesto de conducción también fue objeto de trabajo por parte de los técnicos austriacos, empezando por la reubicación de los radiadores 12 milímetros más abajo, lo que posibilitaba una carrocería más estrecha en la parte delantera. Asimismo, los nuevos plásticos y el renovado asiento conseguían una figura más estilizada en la parte trasera.

En años posteriores, justo bajo la época de afectación global por el Covid-19, la 250 EXC-F tan solo recibió pequeños reajustes de suspensiones en 2021 y 2022, además de la pertinente actualización de la decoración cada temporada, llegando a ver llamativos acentos grises y azules puntualmente. Esto, hasta 2024, cuando llegó una nueva generación de las KTM, la misma que sigue vigente en la actualidad.

La 250 EXC-F fue uno de los modelos más populares dentro de la gama KTM enduro entre los años 2020 y 2023, gracias principalmente a su sorprendente motor.

El trabajo de los técnicos dio buenos frutos en forma de una mecánica muy completa, no solo por una cifra de potencia -entre 37 y 38 caballos- competitiva entre los modelos de su clase, sino sobre todo por una entrega en bajos de lo más llena, eficaz y resolutive, capaz de convencer a muchos usuarios que hasta entonces recelaban de las 4T de baja cilindrada. **MV**

Jesús García



Fue mi moto

"En 2021 escogí la 250 EXCF para correr, porque me parecía una moto ligera y muy divertida. Quizá no era la mejor opción para Senior B 4T, pero me gustaba porque podía pilotarla a tope la mayor parte del tiempo".

CLÁSICAS ENDURO

ALFER GR 250 1985 ÉPOCA VILLA

En 1985 Alfer cerraba un nuevo acuerdo para el suministro de los motores con la empresa italiana Villa. No solo motores sueltos también el abastecimiento de las motos completas.



Este modelo que se denominaría GR-250, el primero en presentarse con el nuevo propulsor

Villa, era una moto completa Villa tal cual, pero con algunos cambios a nivel de parte ciclo, buscando poder abaratar costes de fabricación y por ende el precio final a pagar por ella.

ENERGÍA

Por lo tanto, teníamos como alma de esta enduro al propulsor monocilíndrico 2T de Villa de 249 cc (diámetro x carrera de 67,5 x 69,8 mm) refrigerado por agua (era la gran novedad) y alimentado por un carburador Bing de 38 mm, con admisión por láminas.

El cilindro recibía un tratamiento de nikasilado, garantizando su robustez y fiabilidad, disponiendo de un encendido electrónico Motoplat y embrague multidisco en baño de aceite. Esta mecánica llevaba asociada un cambio de seis velocidades con embrague de accionamiento por cable.

Un chasis monocuna en sección tubular de acero con cola abatible, donde iba montada la caja de filtro en plástico y pintado en blanco, era el encargado de mantener el conjunto en los niveles de rigidez óptima. Apoyado sobre un basculante fabricado en el mismo material de acero.

La parte ciclo era la otra protagonista de la Alfer Enduro 250 donde se habían realizado algunos cambios respecto a la motocicleta original. Como por ejemplo sustituir el basculante de aluminio por uno de acero, con el fin de hacerla algo más económica. Y montar suspensiones españolas, en este caso de la marca Telesco para la horquilla, de tipo convencional, que ya disponía de barras de 40 mm de diámetro. Atrás montaba amortiguador Rolling, la famosa marca entonces creada por el madrileño Iñáñio. Un monoamortiguador con depósito de gas integrado apoyado en sistema de bieletas. Disponiendo de 300 mm de

recorrido detrás y de 290 mm delante, admitiendo ambos componentes diversos reglajes en compresión y extensión.

Los frenos eran de tambor en ambas ruedas y las llantas de aluminio las firmaba Akront, calzando neumáticos Metzeler (21" y 18", respectivamente). La moto pesaba 103 kilos, según declaraba la marca y tenía un depósito de 9,5 litros.

Como detalle la GR montaba el caballete doble central, de moda en ese momento de los años ochenta, que era muy práctico para hacer mantenimiento a la moto y el cambio de ruedas.

Otros aspectos a tener en cuenta era su nivel de acabado con plásticos Acerbis delante y UFO detrás, con portafaro Stilplast / LM "made in Spain", escape tipo bufanda con silenciador de aluminio, radiadores también fabricados en aluminio y otros plásticos suministrados por Ipra.... En este modelo el color escogido era el blanco, si bien Alfer antes había usado el rojo como seña de identidad, y más adelante pasaría al azul.

Manillar de acero F. Murcia, manetas Amal, cadena Joresa y puño de gas Tecnomoto eran otros de sus componentes. Una moto en la que todos los elementos de esta enduro estaban a la altura de las mejores, era una gran rival en el mercado y que enseñaba que, entonces, nada se dejaba al azar en Alfer. Marca cotizada y bien valorada en España que, aun siendo empresa pequeña, plantaba cara a sus rivales. Evidentemente todo esto había que pagarlo, y en este caso "la cuenta" ascendía hasta las 478.000 pesetas de la época (2872,78 euros).

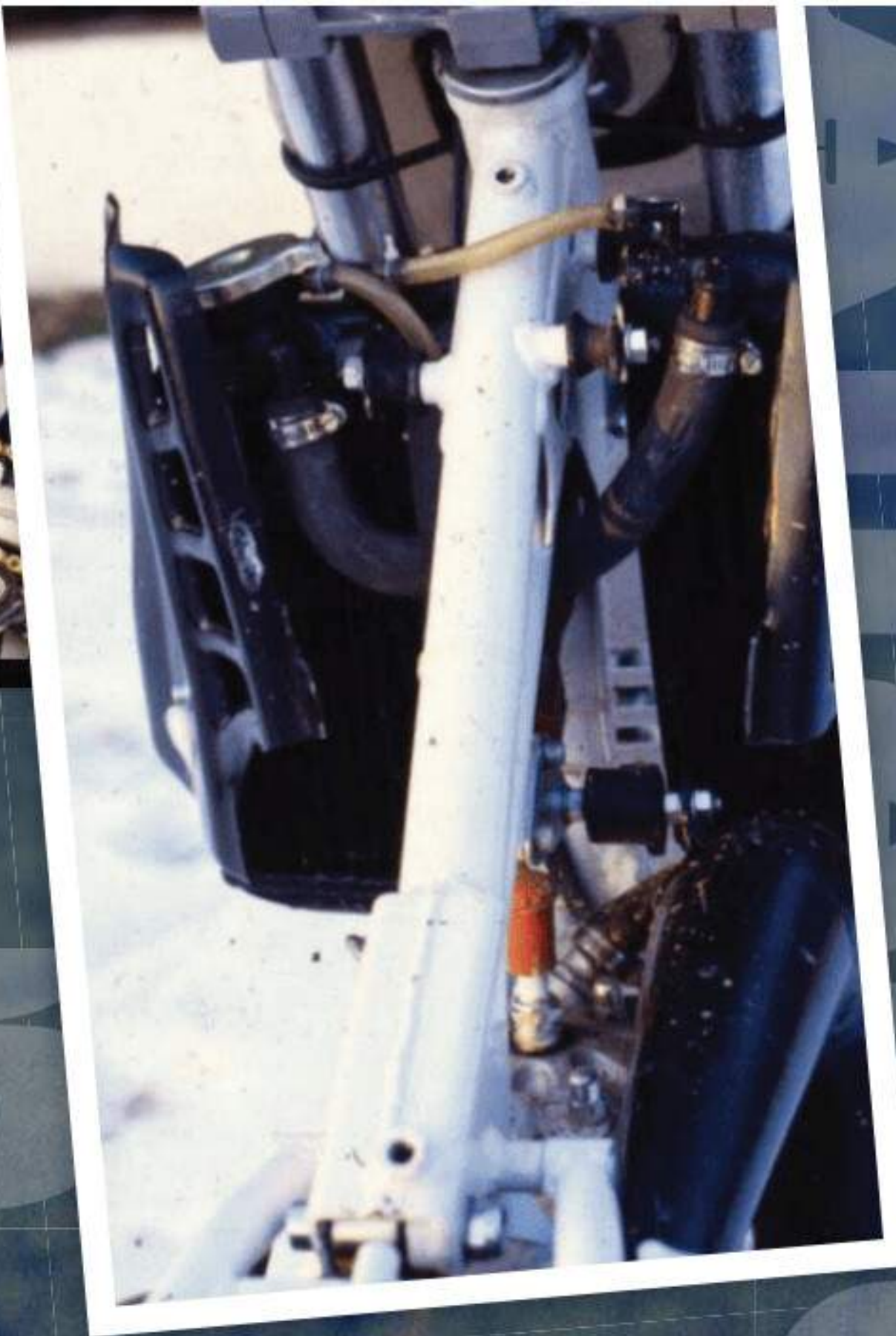
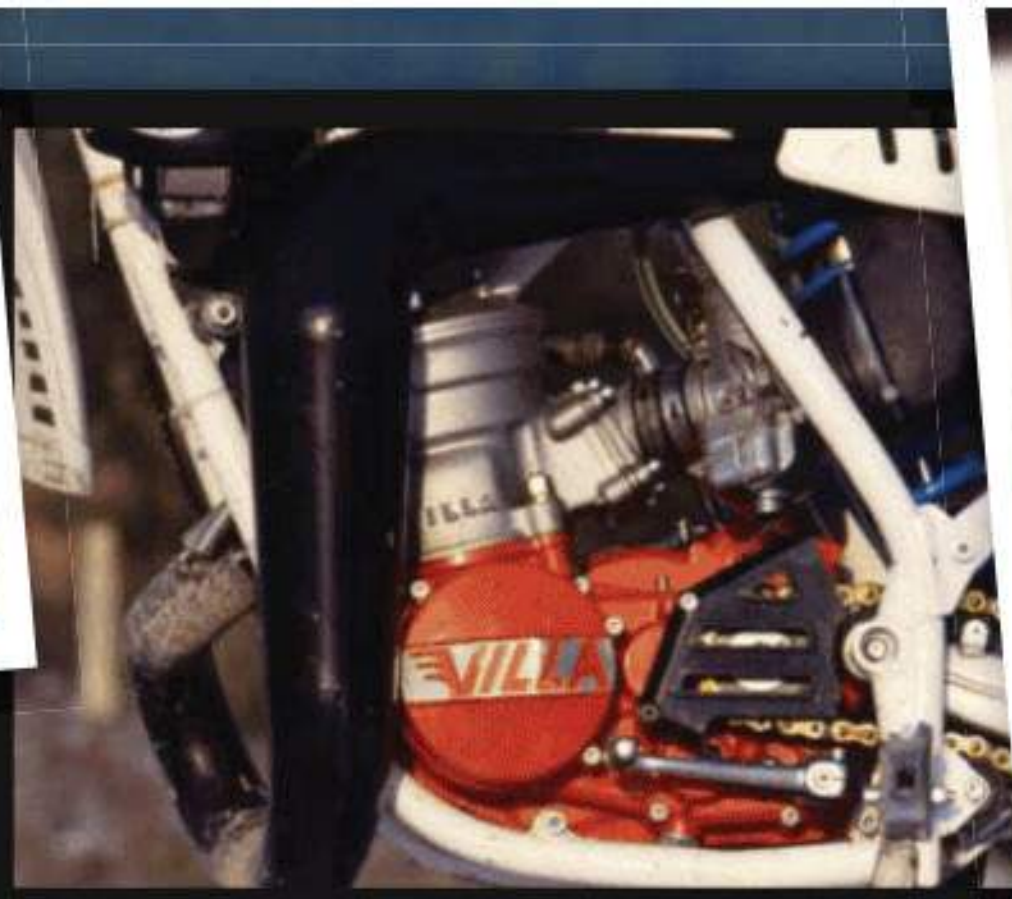
Fue una moto de comportamiento noble en la parte ciclo, con un potente motor de respuesta muy explosiva, no era muy brusco y se llevaba bien. Quedaba un poco justita de frenos. **MV**

FOTOS: MOTO VERDE.

El dato

ALFER es el nombre que nace de la unión de los apellidos Almirall y Fernández, los dos socios fundadores de la marca.





PRESERIE. Esta unidad era versión prototipo **antes del inicio de la producción.** Primera Alfer de enduro con motor italiano de la marca Villa alimentado por carburador Bing de 38 mm y admisión por láminas. Disponía de refrigeración líquida. Escape con bufanda en chapa de acero y silenciador en aluminio.



NEXT

OS ESPERAMOS CON TODO ESTO

Nº 547
EDICIÓN 1
2025

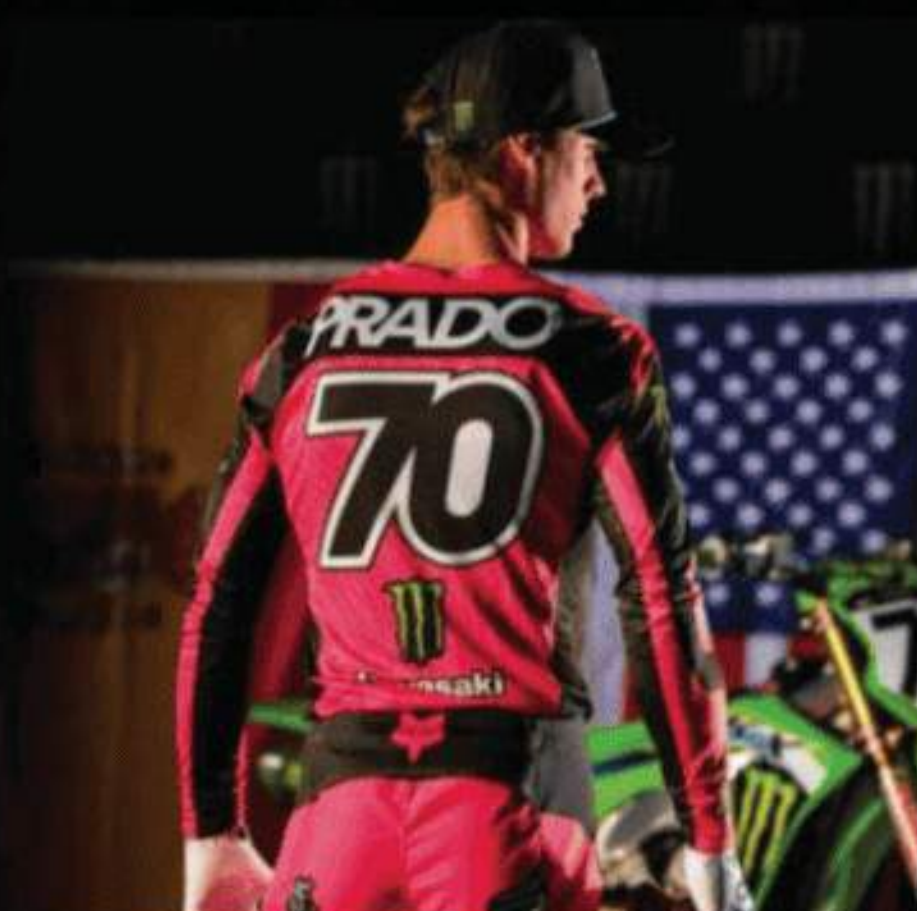
TRIUMPH TF 250 X ARRIBAS

Probamos la unidad con la que compite el piloto Ángel Luis Arribas. Una moto con ciertas mejoras sobre el modelo estándar que ensalza sus virtudes.

DAKAR 2025. Edición muy competitiva la que se presenta en Emiratos Árabes y que repasaremos a fondo.



PRADO & SX USA. Comienza la nueva etapa deportiva de Jorge Prado corriendo el SX USA con Kawasaki.



Y MÁS

Para el inicio del año 2025 tenemos ya muchos temas por delante. Tanto de pruebas como de deporte -Dakar y SX USA-. Descubriremos protos que probamos como la Alfer 50 ganadora de las 24 h resistencia de la Vall de Tenes, que hemos probado. Tendremos mas pruebas de modelos 2025 de cross y de enduro. ¡FELIZ 2025 VERDE para todos!

MOTO verde

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos: Augusto Moreno de Carlos
Director: Santiago Ayala sayala@slib.es
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN

motoverde@slib.es

Marcos Abellanda Lado mabelenda@slib.es

Colaboradores: Joan Carles Orengo, Jorge Villena, Álex Cubino, Pedro Klak y José Mª Torres-Acero.

Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas,

Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Copyrights: Motor Presse International.

Tecnología Editorial: Tomás García [Director],

Alberto Vicente [Adjunto al Director].

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es

Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es

Begoña Calvo, Raquel Carrasco.

Eventos Motor: Raúl Moreno [Director] eventos_motor@slib.es

SPORTLIFE

MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede: c/Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.
Tel.: 91 347 01 00.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es

Teléfono: 91 060 44 83

Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.

Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

Imprime: COMECO INTEGRA S.L.U. Calle Meridiano, nº 19.

28850 Torrejón de Ardoz [Madrid].

Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones

Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B -

Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés [Madrid] -

Tfno.: 91 665 71 58.

Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A
Torrejon De Ardoz [km 4.500], Loeches [Madrid] - Tfno.: 918 30 45 91.

Depósito legal: M-36687 - 1977

Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información (ARI) y de la Sección española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 4,50 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,50 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

PEFC/14-38-00295

www.pefc.es

SUSCRÍBETE

12

NÚM. DE LA
REVISTA

MOTO VERDE

+

3

NÚM. DE LA
REVISTA
BIKE

POR

29,90 €



6 NÚM. DE
MOTO VERDE
+
6 EDICIONES
DIGITALES
POR 15,75 €



**BONO
CULT
URAL**

SI CUMPLES **18 AÑOS**,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN



91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es*

Horario: L-V de 9 a 18 h. Julio y agosto de 8 a 15 h.

Suscripción en el extranjero (12 números), con descuento especial y gastos de envío, sin regalo (sólo para forma de pago tarjeta de crédito): Europa: 59,40 €. Resto del mundo: 71,40 €.

450 RALLY

Conquista lo
inexplorado.


KOVE

FOCUS ON 专项性能
PERFORMANCE

Consíguela por **9.499€**

Motor Monocilíndrico, 4 tiempos, 4 válvulas, DOHC. **Cilindrada** 449 cc. **Potencia máx** 42 CV. **Par máx** 35 Nm / 6.500 rpm. **Peso en orden de marcha** 155 Kg. Incluye los depósitos delanteros de 14L. **Sistema ABS** Doble canal desconectable. 3 modos. ABS en ambas ruedas, solo en rueda delantera o en ninguna rueda. **Distancia mínima al suelo** 310 mm (High Seat) - 270 mm (Low Seat). **Chasis** Doble viga en acero de alta resistencia. **Suspensión delantera** Horquilla invertida multi-regulable en precarga, extensión y compresión. Recorrido: 310 mm (High Seat) - 270 mm (Low Seat). **Suspensión trasera** Monoamortiguador multi-regulable en precarga, extensión y compresión. Recorrido: 117 mm (High Seat) - 102 mm (Low Seat). **Cuadro de instrumentos TFT 5"**. 2 modos: day & night. Conectividad opcional. **Doble refrigeración** Agua/aceite. **Llantas radios** de aleación de aluminio. **Freno delantero:** Disco tipo lobulado 280 mm con pinza Taisko de doble pistón. **Freno trasero:** Disco tipo lobulado 240 mm con pinza Taisko de un pistón. **Capacidad del depósito** Doble depósito de 14 litros y depósito trasero auxiliar de 15 litros. **Altura del asiento** 960 mm (High Seat) - 910 mm (Low Seat). **Iluminación** Full LED. **Colores disponibles** Blanco/Rojo.

    kovemotor.es

Precio recomendado en Península y Baleares. I.V.A. y transporte incluidos.
Canarias, Ceuta y Melilla consultar. Costes de matriculación no incluidos en el precio.
Consulta la vigencia de la promoción en la página oficial de KOVE España.

Kove recomienda **MOTUL**



Ver vídeo
450 RALLY





DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL

de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio,

gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo